

Revista

MARINA

POR UNA MAYOR CONCIENCIA MARITIMA

Año 60 N° 571
Abril de 1997

MALVINAS a 15 años

C 34/4

Notas:

- Excepciones al cabotaje
- Mare Clausum - Mare Liberum
- Los viejos armadores de la Boca
- La industria pesquera desde distintas opiniones
- Responsabilidad de las terminales
- La UE y el Mercosur
- La travesía del "Yaya"
- ISO 9000

BUQUES DESTACADOS DE LA INDUSTRIA NAVAL



EL NOSAC TANABATA, BUQUE RO-RO TIENE UNA CAPACIDAD ESPECTACULAR, PUEDE CARGAR 5.856 AUTOMOVILES. ENTREGADO POR SUMITOMO H.I. EN NOVIEMBRE DE 1994

EL RUBIN CRANE ES UN GRANELERO DE 154.310 DWT DE LA CATEGORIA CAPESIZE CON 278 mts. DE ESLORA. ENTREGADO POR NAMURA SHIPB EN JULIO DE 1994





Año 60 Nº 571
Abril de 1997

STAFF

Editor
Liga Naval Argentina
Director Periodístico
Darío Kogan
Comité Asesor
Alte. Ramón Arosa
Pedro Agustín Fox
Publicidad
Daniel Estigarribia

La revista Marina es una publicción de la Liga Naval Argentina, con domicilio en la calle Reconquista 385 Pº 3 -1003- Bs.As. - Argentina, tel. 54-1-394-5603/5817

Area de circulación:
La revista Marina circula en todo el territorio argentino, países del Mercosur, y se envía especialmente a las Embajadas Extranjeras en la Argentina, organismos internacionales, y Ligas Navales extranjeras.

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 416770

Registro de Marca Nº 1978873

Premio APTA, 1978
Fundación Rizzuto,
categoría Revistas Técnicas

Precio de la suscripción:
Argentina anual $ 36.-
Exterior anual $ 50.-

Ejemplar $ 6.-

Sumario



Editorial

En nuestro número anterior, abrimos una vez más las puertas de la R[evista] "Marina" a todos aquellos interesados en propiciar, fomentar [y] efectivizar medidas que posibiliten un mejor y más integral aprovech[a]miento del potencial que ofrecen nuestros mares y ríos.

Tenemos hoy la satisfacción de haber comprobado que el convite no [ha] sido en vano. Muchas han sido las respuestas recibidas, tanto para s[u]mar una voz de aliento a nuestra Institución y a sus objetivos, como p[a]ra contribuir con material que enriquezca el contenido de la public[a]ción.

Todo ello obliga a nuestro agradecimiento porque nos acicatea en pr[o]cura de mayores y mejores logros. Sabemos que son muchas las voc[es] en los distintos sectores que componen el espectro de los intereses mar[í]timos y fluviales argentinos, que tienen mucho por decir y aportar a es[ta] varias veces renovada empresa. A esta nueva conquista del desierto. E[n] este caso, del desierto acuático que baña nuestras costas y recorre con [su] sistema sanguíneo el interior de nuestro territorio.

Sabemos que hay disensos, que existen posiciones encontradas; pero t[e]nemos la certeza de que la confrontación honesta de las ideas y la bú[s]queda de un interés superior podrán producir las soluciones de fon[do] que se reclaman en los distintos sectores.

Por eso nuestra insistencia en que la Liga Naval, a través de éste su ó[r]gano de difusión, se constituya en el estrado en que se puedan discu[tir] diferentes alternativas y encontrar las respuestas más eficaces.

No utilizar lo que por derecho natural nos pertenece, para contribuir [a] estructurar un futuro de riqueza y bienestar que beneficie a todos, equ[i]vale a ofender la memoria y los ideales de los forjadores de nuestra n[a]cionalidad.

La aparición de este número de "Marina" coincide con un nuevo an[i]versario de la guerra del Atlántico Sur. Los quince años transcurrid[os] desde ese momento histórico en la vida de los argentinos, tal vez se[an] pocos para el análisis desapasionado de decisiones y las acciones cu[m]plidas durante el conflicto. En todo caso, tampoco sería éste el ámbi[to] idóneo para ese análisis; pero ello no nos impide reconocer algo much[o] más valioso y trascendente en el tiempo: el espíritu de sacrificio de qui[e]nes combatieron en defensa de su Patria, sin otra motivación que la [de] estar cumpliendo con un deber para con ella, para con sus semejantes [y] para con ellos mismos.

Civiles y militares, de todas las extracciones y todos los niveles, han d[e]jado este ejemplo de abnegación y de entrega, de amor por su tierra y [su] gente, que obligan a nuestro homenaje. Por todos ellos, por los que s[u]frieron y sufren las secuelas de la guerra y por los que murieron [en] nuestro nombre, invocamos a Dios para que renueve y multiplique [en] los argentinos esa misma vocación de servicio.

Alte (R) Ramón Arosa



La Liga Naval y sus objetivos

La naturaleza insular de nuestro país, dictada por una geografía que no podemos modificar, hace que el uso del mar no sea para nosotros una opción sino una vital y absoluta necesidad.
Nacida como una idea el siglo pasado y obtenida su personería jurídica en 1933, la Liga Naval Argentina, tiene como propósito dar impulso a todas las manifestaciones que concurran a formar y mantener una conciencia marítima en los habitantes de nuestro país. Por ello y como institución civil de bien público y sin fines de lucro se impuso como objetivos despertar el interés por el mar y su problemática, fomentar la cooperación hacia las actividades marítimas y apoyar todo esfuerzo o acción destinado a mejorar nuestras capacidades marítimas.
En ese contexto, la LNA como institución resulta única en su clasificación y motivación para sostener patriótica y desinteresadamente los objetivos y necesidades argentinas en el mar. Esta es la bandera que enarbola. Una Nación como la nuestra no puede seguir viviendo de espaldas al mar. Por eso tratamos de agrupar a nuestro alrededor a todos los argentinos que aspiren a completar la obra de los forjadores de la Nación.
La Liga Naval Argentina, actúa a través de caminos destinados a familiarizar a nuestro pueblo con las cosas del mar y pone de relieve la importancia del factor marítimo en la vida nacional, como ciclos de conferencias, congresos nacionales e internacionales, jornadas, seminarios y cursos de distintos niveles; editando la revista **"Marina"**, de difusión en el país y el exterior, que centra sus objetivos en los temas y opiniones que contribuyan a delinear estrategias y políticas hoy imperfectas o faltantes, gestionando y peticionando antes las autoridades que correspondan, la atención y legislación que necesiten las actividades e industrias marítimas, divulgando a través de la prensa escrita, oral y televisiva temas relacionados con el mar, promoviendo los deportes náuticos en todo el ámbito nacional y capacitando a los interesados en su práctica. Sus objetivos son esencialmente educativos, motivacionales y comunicacionales, siempre buscados con altura de miras en un plano superior, donde los intereses marítimos que defendemos se identifiquen con los supremos intereses de la Nación.

Las mayores posibilidades de éxito en el logro de los objetivos de la Liga Naval Argentina, radican en la más amplia participación de todos los interesados y/o involucrados en el quehacer marítimo y fluvial. Hacernos llegar su opinión acerca de las exposiciones contenidas en este número, será su mejor contribución a la promoción de la conciencia marítima nacional.

La necesidad de un socio más

La Liga Naval Argentina y su revista **"Marina"**, esta ampliando sus horizontes y requieren de más fuerzas para divulgar y consolidar añejos prestigios extendiendo su obra en pro de una **"mayor cultura marítima"** que ponga de relieve la importancia del mar en la vida nacional.
Ud. es el socio que la Liga espera, háganos llegar la presente solicitud y asóciese. Si ya es socio, pues invite a otro para que lo haga.

LIGA NAVAL ARGENTINA
Reconquista 385 Piso 3º
SOLICITUD DE INGRESO

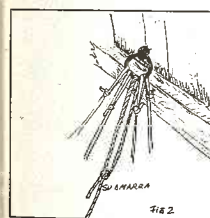
Localidad...de ....19...
Señor Presidente
Solicito inscribirme como socio de la Liga Naval Argentina, declarando aceptar sus estatutos.

Datos Personales firma
Apellidos.......................................Nombres..
Calle...Localidad..........
Provincia.................................C.Postal..................Tel.............
Nacionalidad..............................Fecha Nac.............E.Civil.............
Ocupación.............................CI.-LE-LC-DNI...
American Express Nº..Fecha VTO.../......./....
Argencard/Mastercard Nº......................................Fecha VTO.../......./....
Visa Nº ....Fecha VTO.../......./....
Presentado por...Cuota mensual $10-

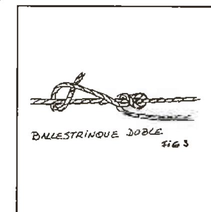


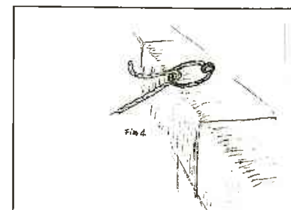
Recomendaciones al amarre

Cuando se atraca a un muelle atestado de embarcaciones, y se toma la amarra de proa o de popa a una bita o a un cáncamo (argolla) del muelle o de una boya, donde ya otros barcos han pasado sus amarras, aparece la oportunidad de demostrar las buenas costumbres y modales marineros. Se debe de asegurar la amarra y esto es mas sencillo de lo que parece, así como recuperarla, si el objetivo es zarpar más tarde y para ello no hay necesidad de modificar las amarras del resto de los barcos que comparten el punto de sujeción. Incluso no se debe complicar la maniobra del vecino que se largue antes de la bita o cáncamo.
El navegante no solo deberá mostrar sus buenas maneras, sino que también esto garantiza que su amarra no se soltará accidentalmente o quede insegura, aferrada por alguien que esta saliendo apresuradamente, especialmente de noche y que por largar la amarra afloje la otra.
En el caso de una bita, la técnica clásica es hacer un as de guía largo en el extremo del cabo de amarre, pasar el seno a través de los ojos de los senos de las demás amarres que estén sujetos allí, empezando por abajo, luego pasarlo por sobre la cabeza de la bita (fig.1). Otros pueden luego soltar amarras sin perturbar la del navegante en cuestión. Forma de amarre típica del puerto de Colonia, en Uruguay. Asegurándose el cáncamo de una boya o del muro del muelle es ligeramente diferente. (Fig.2), por ejemplo en Punta del Este.



Los cabos de amarre pueden ser asegurados con una variedad de nudos y vueltas o ida y vuelta al barco. En tal enredo o maraña hay un gran peligro que la amarra sea soltada o desajustada por error, especialmente en la oscuridad. Se debe evitar hacer el nudo en el cáncamo. Lo mejor es realizar una vuelta completa, para disminuir los movimientos y el roce sobre la anilla y después hacer el nudo fuera del enredo. Para este caso puede utilizarse un as de guía o si existe mucha tensión hacer la gasa con un ballestrinque doble, dejando un chicote largo libre. (Fig. 3). Debe ajustarse bien y agregar un medio nudo por seguridad. El cabo de amarra ideal por su elasticidad y resistencia es el de polypropilene.





Si se decide colocar una amarra de ida y vuelta a bordo, para luego soltarse desde el barco, hay que hacer una doble vuelta alrededor de la anilla y recordar que con tal amarre habrá una cantidad tal de cabo que existe la posibilidad que se atore al tratar de soltarse desde abordo. Siempre debe soltarse liberando el extremo del cabo que entra por arriba al cáncamo, de esta forma el estrobo correrá desde arriba y disminuye la probabilidad de enredo.

Hombre al Agua!!!

Esto es lo que gritamos cuando alguien fue a parar al agua involuntariamente, sea porque se cayó de nuestro barco o por otras causas.
Cuando se habla de **"hombre al agua"** se piensa en la maniobra recomendada para aproximar el barco a la persona caída, seguramente recordando clase prácticas del curso de timonel, el intento de pescar un salvavidas arrojado al agua.
De todas formas, resulta de una experiencia nacional e internacional que la maniobra del barco, en estos casos, es sólo una cuota importante, pero parcial, de lo que se debe tener en cuenta, anta la posibilidad de que caiga el agua un miembro de la tripulación.
La eventualidad del hombre al agua es útil tenerla en cuenta cuando elegimos y entrenamos la tripulación, tanto como, cuando elegimos y alistamos el barco. Se trata de una maniobra compleja que no admite improvisaciones. Hablamos de la vida de la propia familia, si se navega con ella, de los compañeros de regata o de los amigos de tantas singladuras. Pero ante todo, se trata de una responsabilidad ante sí mismo especialmente si se es el patrón de la embarcación.

Algunos requisitos básicos son:

Tripulación: para la maniobra, es vital ser parte de una tripulación idónea, con responsabilidad, decisión y obstinada pasión marinera, aparte de un aceptable estado físico y un entrenamiento intensivo para lograr el completo dominio del barco. Embarcación: Mantener en condiciones el antideslizante de cubierta, firmemente asegurados el púlpito, el balcón y los candeleros, los guardamancebos en buenas condiciones. Los pasamanos sobre la cubierta serán suficientes y sólidos. Se debe disponer de líneas de vida en



ambas bandas de la cubierta. Una cubierta ordenada evitará tropiezos. Los salvavidas circulares reglamentarios con las boyas de autoencendido estibados, a mano y fáciles de arrojar, son algunas de las previsiones de un barco bien alistado. Equipos personales: El arnés de seguridad con fuertes cabos de amarre y enganchado a las líneas de vida u otro punto sólido de la cubierta. Cómodo y eficiente chaleco salvavidas, con silbato y linterna personal estanca.

Resulta difícil especificar el justo momento para colocarse el salvavidas y/o utilizar el arnés; por lo pronto cuando lo estima el capitán. Un elemento que puede orientarlo es tratar de responder a la siguiente pregunta **"¿Podríamos fácilmente recuperar a alguien, si se cae al agua en este momento?.** Si la respuesta es negativa, es saludable colocárselos.

Todas estas significan precauciones imprescindibles para cumplir con la primera regla: **"Nadie debe caerse al agua".**

Pero la posibilidad de caerse al agua es permanente, con mal o buen tiempo, de día o de noche, si bien las consecuencias no serán las mismas. Con un mal tiempo recuperar al caído será una tarea difícil; de noche, si el náufrago no porta una luz, será un milagro.

Si pese a toda prevención, alguien cae al agua, en ese mismo momento se encontrará en grave riesgo. Tendrá sensación de abandono, sorpresa e inmersión en agua fría, que harán subir en forma importante la presión arterial; el ritmo cardiaco puede acelerarse por encima del doble de lo normal. Aún en aguas cálidas, estas absorben calor 25 veces más que el aire. Si se trata de un individuo joven y en buen estado de salud, la amenaza no es tan grave, pero si es un hombre de mediana edad y con riesgos cardiacos o de circulación se esta expuesto a un ataque cardíaco o un shock. La respiración agitada produce hiperventilación que debe normalizarse lo antes posible. El entrenamiento del caído y su confianza en el resto de la tripulación son vitales en estos casos.

Aquél que esta en el agua no debe intentar dar alcance al barco nadando. Debe colocarse la capucha de su traje de agua para ser mas visible a los ojos de quienes lo buscan y dar la espalda a las salpicaduras. Asimismo debe cubrir la boca y la nariz con una mano y guardar el máximo de las energías tratando de perder el menor calor posible; además de controlar el jadeo, evitando una excesiva perdida de CO_2, y no intentar nada hasta lograr normalizar su respiración. Debe tenerse en cuenta que esa persona estará en condiciones de nadar la mitad de la distancia que piensa que puede nadar. Tener el puño del saco y de los pantalones ajustados evitará un mayor enfriamiento.No debe quitarse la ropa ni las botas! y de noche debe encender la linterna. Tampoco hay que gritar, se gasta menores energías chiflando y se escucha más.

A bordo

Quien advierta la caída, debe gritar Hombre al agua!, alertando a toda la tripulación. Debe arrojar el salvavidas circular y boya de autoencendido en dirección al caído y luego iniciar la maniobra para acerca el barco a sotavento del náufrago. No es intención en este caso de describir la maniobra con el barco, sólo se remarca la necesidad de presteza y eficiencia en la ejecución de la maniobra elegida. Cuando se tenga al accidentado próximo al barco, debe asegurarse de no perderlo. Pera ello se le puede pedir a alguno de los tripulantes que amarrado a un cabo, asegurado a bordo, auxilie desde el agua y sujete del arnés -si tiene- o en su defecto amarrarlo a un cabo. Si el náufrago estuvo un tiempo prolongado en el agua, hay que tratar de levantarlo manteniéndolo horizontal, dado que su corazón puede estar débil y la posición vertical lo perjudica. Además, debe evitarse que el arnés se ajuste excesivamente al izarlo a bordo; éste cuidado debe ser mayor si se saca del agua al caído mediante un cabo pasado por debajo de sus brazos.

Al recuperar al caído se sentirá un gran alivio, pero de ninguna manera finaliza la maniobra. Se lo instalará en un lugar protegido del frío, secándolo sin friccionarlo. Es necesario darle calor, si es preciso, abrazándolo entre varias personas. No se le debe dar bebidas alcohólicas, sino infusiones calientes como café, te, caldo u otras. También es importante tranquilizarlo aunque ya parezca innecesario. Si pese a todo la persona no mejora., hay que poner rumbo a puerto sin pérdida de tiempo para darle asistencia médica, comunicarse lo más rápido posible con la Prefectura Naval para lograr asesoramiento y eventual asistencia. Si el accidentado tuviera dificultades respiratorias, se le debe practicar respiración artificial controlando también su pulso.Si el corazón ha dejado de latir el masaje cardíaco será indispensable.

Es evidente que en ese crítico momento no podemos aprender todo esto, la prevención y el entrenamiento, serán entonces la diferencia entre la vida o el desastre. ■



Como forma de agradecimiento, publicamos en estas líneas, algunos de los nombres de aquellas personas o instituciones de las cuales hemos recibido congratulaciones por el 60 aniversario de "Marina" y quienes también han enviado material didáctico e información de interés. Esperemos que esta comunicación de ida y vuelta con los lectores se acreciente número a numero.

Estos fueron: **Dr.Mario Alberto Lancellotti** (abogado maritimista), **Nelson A.Fisher** (abogado maritimista); **Sr.Juan R.Ferreira** (Embajador del Uruguay en la Argentina); **Dr. José M. A.Iturralde** (abogado/ asesor de empresas de navegación y pesca), **Dr. Fernando Romero Carranza** (abogado), **Sr. Juan Carlos Sanchez Arnau** (Embajador en la Misión Permanente de la Rep.Argentina ante los Organismos Internacionales en Ginebra); **Dra.Soraya Cano** (Encargada de Negocios a cargo interino de la embajada de Panamá); **Cap.de Navío(R) Hector Bonzo**; **Cap.de Navío (R)Jorge Maslein**; **Cap. de ultramar Edgardo A.Dell ´Elicine**; **Dr. Fernando de la Rua** (Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires); **Dr, Juan C.Romero**, (gobernador de Salta); **Unctad/OMC** (Ginebra); **Sr. Juan Carlos de Marchi**, (Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles); **UDIPA** (Unión de Intereses Pesqueros Argentinos); **Sra. Janice Goertz** (Centre Du Commerce International CNUCED/OMC); **Sr. Ministro Martín Doval** (sección Económica y Comercial de la embajada Argentina en Francia); **Lic.Luis Sandoval** (Instituto Municipal del Empleo y la Producción de Comodoro Rivadavia); **Sra. Edelma A.de Pogliani** (directora de la Escuela Técnica 277 de San Justo/Santa Fe); **Sr.Facundo Rodríguez Jurado** (Cónsul general en Guayaquil, Ecuador); **Lic.Carlos Virasoro**, (director Museo Provincial de Ciencias Naturales, "Florentino Ameghino", Santa Fe), **Ministro Juan L.Garibaldi**, (Cónsul general en Houston, USA); **Sr. Martire**, (Consejero de la embajada Argentina en Berna/Suiza); **Cap.Bruno Pellizzetti**; **Sr.Daniel Olmos** (Embajador en Lisboa, Portugal), **Sr.Vicente Berasategui** (Embajador en Copenhague, Dinamarca); **Sr.Ramsay**, (Diario El Cronista); **Sr.embajador G.J.Mc Gough** (Cónsul general en Nueva York USA); **Sr. Jorge H. Usandivaras**, (Prefecto Principal); **Sr.Carlos A.Fasciolo** (cónsul general en Río de Janeiro, Brasil); **Embajador Juan C.Olima**, (diputado de la Nación), **Sr. Ricardo Aduriz**, (cónsul general en Barcelona, España); **Sr. Cristian Mira**, (diario La Nación); **Sr.Arturo Lafalla**, (gobernador de Mendoza); **Sr. José A.Estabillo**,(Gobernador de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur); **Ing.Vgder Sletean** (secretario técnico de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles); **Sr. Mario Quinteros** (Primer secretario de la Embajada de la India, Nueva Delhi); **Dr. Carlos M. D´Alessio** (presidente del Colegio de Escribanos); **Dr. Itzhak Aviran** (Embajador de Israel), **Dr. Aswin Dalwis** (Embajador de Indonesia), **Sr.Eduardo Iglesias** (Embajador argentino en Santiago de Chile); **Dr. Nicolás Barlette** (autoridad de la Región Interoceánica de Panamá); **Dr.Carlos Alberto Floria** (Embajador en la UNESCO); **Sr.Angel Rozas** (gobernador del Chaco), **Sr. Mario Ramón Lage** (maquinista naval superior); **Ing. Luis Padin**; **Ing. Pérez Prieto**; **Dr. Jorge Pablo Bendomir; Dr. Nicolás Boscovich; Sr.Ernesto S. Martínez Gondra** (Cónsul general en Montreal, Canadá); **Dr. Fortunato L. Wahnon**, (director semanario independiente "Crónica", Miramar); **Dr.Pablo Verani**, (gobernador de Río Negro). Asimismo el **Dr. Raúl Granillo Ocampo**, Embajador argentino en los EE.UU., nos envió un muy buen trabajo sobre las relaciones bilaterales entre ambos países que dada su extensión no hemos podido publicar. El mismo esta a disposición de los lectores interesados en la cuestión.

A todos, nuestro agradecimiento!

Una de las áreas de mayor interés para la Liga Naval es su Escuela de Deportes Náuticos.

Es bueno recordar que esta Escuela, es única en el país, y fue creada y declarada de interés nacional por Decreto N° 570 de 1993 por el Poder Ejecutivo y asignado su funcionamiento y dirección a la LNA, en reconocimiento a su actividad de amplia difusión y fomento a todo lo relacionado con la práctica del deporte náutico.

Entre los considerandos del Decreto se remarca que a través de la Escuela se puede interesar a la juventud acerca del ejercicio de las actividades náuticas generando en ella una verdadera conciencia marítima, señalando que la Liga es la entidad indicada para asumir esa responsabilidad atento a su trayectoria en la materia.

La Escuela, que funciona en la sede de la Liga Naval, Reconquista 385 3°, se encuentra en estos días en plena actividad desarrollando un amplio programa sobre cursos de navegación, tales como Timonel de Yate a vela y Timonel de yate a motor, Patrón de yate a vela y/o motor y Buceo deportivo; atendidos por reconocidos y expertos profesores en la materia. A los egresados de dichos cursos, la institución les extiende el diploma y la habilitación oficial que otorga la Prefectura Naval Argentina.

Empresarias

Una buena nueva tiene que ver con el lanzamiento de la construcción de un buque bulk carrier en el Astillero Río Santiago. El mismo se efectuará según el contrato con la armadora Milantic Trans SA dependiente de la empresa holandesa Orient Shipping.

Para el logro del acuerdo participó como asesor de las partes el Sr.Ricardo Cazou, de la firma Robinson Fletamentos SA.

El buque responde a especificaciones guía de un granelero monohélice de 27.000 DWT, con impulsión Diesel preparada por Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Shimonoseki Shipyard and Engineering Works. La construcción esta prevista en un plazo de diecisiete meses, reaseguranado las fuentes de trabajo y ha sido motivo de la incorporación de ingenieros navales al Astillero Río Santiago.

ESTIMADO SOCIO Y/O LECTOR :

Estamos preparando el próximo número de Marina y además de recibir interesante información sobre corredores bioceánicos y zonas francas de Río Negro, está prevista la publicación de informes sobre puertos y transporte multimodal, entre otros temas. Recuerde que Marina está abierta a su inquietud en una relación de ida y vuelta como la mejor manera de mantener la continuidad que requiere una revista de este nivel



Talasocracia

Mare Liberum, Mare Clausum: he allí el dilema

La ambición marítima de los países europeos se ha ido plasmando a menudo con fórmulas expresas cuyo enunciado por si sólo tiene significado, como la sigla que revela la pretensión de dominio universal de Carlos V, bajo la mirada permanente del Sol: AEIOU *"Austria est imperium orbis universalis"*; el programa contenido en las palabras *"Rule over the waves, Britannia!"*; en la proclamación de Guillermo II *"Nuestro futuro está sobre el agua"* y hasta la pretensión mussoliniana de heredera del imperio romano: *"Mare Nostrum"*.

Hoy en día cuando en los países en desarrollo tiene efectos la globalización, la interdependencia, y donde se registra en materia de marina mercante la eliminación de reserva de cargas, se renuevan y multiplican subsidios velados o indirectos a la sombra del Gatt y del Gats crecen los terceros registros, y las banderas de conveniencia, resulta interesante rescatar aquellos valores vinculados a la *"Talasocracia"*, concepto que desde el siglo XIV significó la lucha de una Nación por el imperio sobre los mares, con exclusión de las demás.

Es interesante observar las replicas entre principios del *"mare Liberum"* y el *"mare Clausum"*, dos conceptos antagónicos que marcaron a través de cuestiones vinculadas a intereses comerciales y militares varios siglos de nuestra histöria.

Ya la Liga Ansiática en el 1200, mostraba la importancia de proteger el comercio exterior y los tráficos marítimos, consolidándose para extender el comercio internacional y defenderse de los piratas ejerciendo el monopolio.

Los países centrales con distintos matices y bajo otras formas, aún hoy sostienen principios en base al mare clausum que podemos advertir por ejemplo en el siglo XIV, al establecerse que cuando los mercaderes genoveses, placentinos, catalanes, franceses e ingleses, tuvieran que transportar mercaderías de origen castellano, debían dar preferencia a los barcos de Castilla por encima de los de cualquier otro pabellón. Precisamente el origen del poderío marítimo español, luego superado por Holanda e Inglaterra, se dio cuando en 1500 Isabel la Católica dispuso a través de las reales pragmáticas, que todo el trafico marítimo entre sus posesiones debía realizarse en barcos que enarbolaran el pendón de Castilla.

Décadas después se generará la lucha dialéctica -y luego con los cañones- entre los Países Bajos con el Mare Liberum -teniendo a Grocio como estandarte- e Inglaterra con el Mare Clausum -con Selden como principal ideólogo- que intentan personificar la defensa el uno y la negación el otro de la libertad de los mares. Este "intercambio de opiniones" sólo se fundaba en otros intereses. La idea era primero dominar el mar para luego reclamar la *"libertad de los mares"* que precisamente *"nunca fueron libres"*.

Es más tarde que los mercaderes y hombres del mar, cuando los gobernantes se dieron cuenta de la importancia que tenía el mar para la formación, la prosperidad, la independencia y la defensa de sus estados. Las ciudades italianas como Génova, Venecia y la misma Florencia, no habrían alcanzado su poderío sin él. Portugal le debe todo al mar, pero sólo tuvo verdadera conciencia de ello en la batalla de Aljubarrota donde se libró de Castilla y lo mismo sucedió con Inglaterra cuando se independizó del continente al término de la guerra de los Cien Años. Con Francia sucedió algo similar. Poco a poco, la noción de lo que el almirante norteamericano Mahan llamó "sea power" inspiró y después guió a los responsables de los distintos estados a partir de fines de la Edad Media. Un ejemplo es el conflicto verbal -desatado paralelamente a la guerra- entre Inglaterra con su *"Libelle of Englyshe Polycye"* publicado hacia 1440 y Francia con el *"Débat des hérauts d´armes de Frances et d´Angleterre"* de quince años después, que con concepciones comunes y soluciones análogas defienden su predominio en el mar. De modo que a mediados del siglo XV se había formando un pensamiento político en los planes estratégico y económico que se extiende más allá de Francia e Inglaterra, a los reinos ibéricos, las ciudades italianas o la liga ansiática, que se van dotando de fuerzas navales . El Estado tenía sus barcos, construía sus puertos militares, impulsaba los almirantazgos y entrenaba a personal especializado.

Por otro lado en un contexto de proteccionismo se imponían tasas, se instalaban oficinas de recaudación en los puertos tanto en Inglaterra como en Castilla, Cataluña o Portugal, incluso el duque de Bretaña obtenía del mar la mitad de sus rentas. También se recurría a la prohibición de exportar o importar. A menudo esto equilibraba los privilegios concedidos a determinados puertos para determinadas mercancías. El nombre del régimen de l´Etape -escalas de un barco para vender mercancías- que se dio al monopolio de la exportación de lana inglesa en Calais tras su conquista por Eduardo III en 1347, refleja el control del Estado; la Hansa se reservaba el trafico de pescado en Bergen; Francia favorecía la importación de especias en beneficio de la sal del puerto de Aiues Mortes, y mas adelante aparece el monopolio de otras especias y de los metales preciosos en manos de reyes portugueses y españoles.

Por su parte, el privilegio del pabellón tiene su origen en ciertas medidas que iban de la sobretasa del trafico en barcos extranjeros a un régimen fiscal preferente para los nacionales que acabó con el establecimiento del monopolio para estos últimos. Las ciudades italianas, por ejemplo, cuya importante flota les permitía alquilar sus barcos a otros, se preocuparon tanto de equiparlos para este fin, como de reservarse el trafico de sus posesiones exteriores.

De todos modos, la diversidad geográfica de los intereses marítimos dio lugar a actitudes contradictorias, Francia con Jacques Coeur, tuvo una experiencia corta pero ejemplar de monopolio del trafico oriental con navíos de pabellón con la flor de lis. Pero por ejemplo mientras que en el siglo XVI, los habitantes de Sanintonge propusieron que se invitara a los extranjeros a utilizar los navíos del reino; los bretones pidieron que se tomaran medidas discriminatorias contra los ibéricos; y los de Rúan muy vinculados a la actividad de Amberes, clamaban que *"nada es más provechoso que la libertad de los mares"*.

Claude de Seyssel, obispo de Marsella, aconsejó a Francisco 1° que no permitiera que barcos extranjeros exportaran los productos franceses, *"sería oportuno tener y mantener armado el mar, de allí llegará un aumento de los estados del príncipe"*, decía. Este y Enrique II fueron quienes desarrollaron el dominio marítimo francés organizando una flota militar, la función de Le Havre y el impulso al comercio. Mientras, España eligió el camino del monopolio naval confirmando el privilegio del pabellón y Portugal lanzó la idea del mare clausum en beneficio de sus compatriotas, idea que fue retomada por la marina inglesa cuando John Selden -1584-1664- propagó el concepto de que el espacio marítimo como el terrestre podría ser apropiado. A esta postura se le enfrentó con mucha fuerza la *"libertad de los mares"* abiertos al comercio de todos encabezada por Hugo Grocio.

Mare Clausum

Inglaterra ya en 1381 tuvo su primera acta de navegación, cuyo espíritu volvió a aparecer con Enrique VII en 1489 y Enrique VIII en 1540, instaurando el privilegio del pabellón. La insularidad que en Inglaterra se empezó a apreciar en su verdadero valor a fines del siglo XV confirma la observación de Fernand Braudel: *"toda grandeza supone un espacio dominado, mas amplio que el espacio privilegiado que propiamente le pertenece. Inglaterra se convirtió en un barco mercante anclado a Europa"*. El autor del *"Libelle of Englyshe Polycye"* vio el espacio marítimo a su alrededor como un dominio reservado, el mare Britanicum de los de su época.

En Europa el mar había llegado a ser un componente del poder del Estado. Las ciudades italianas como Génova y Venecia tenían posesiones de ultramar hasta el mar Negro reactivando el antiguo concepto de talasocracia. También la Corona de Aragón en el Mediterráneo, con la expansión catalana hasta el mar Egeo y a partir del voluntarismo de Alfonso V, consiguió unir en una especie de federación a Cataluña, Valencia, Cerdeña, Nápoles y Sicilia. Precisamente en 1499 tuvo un programa que impone a estos estados algunos elementos del imperialismo marítimo, como ser prohibición de determinadas importaciones extranjeras, incremento de la construcción naval y monopolio del pabellón aragonés. En ese contexto no eran extraños los conceptos de sir Walter Raleigh *"quien domina el mar, domina el comercio, y el que domina el comercio domina la riqueza del mundo y por ende el propio mundo"*.

No en vano las sociedades modernas idearon en el ámbito civil el sistema de las compañías comerciales, medios más eficaces que el esfuerzo militar, para comprometer a una nación con el mar y favorecer su expansión. Los Merchant Adventurers ingleses, con la bendición de Isabel I a partir del siglo XVI, se desperdigaron en todas direcciones. Por otro lado, la lucha contra España fue el origen del poderío marítimo holandés y del enriquecimiento de los señores de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

Desde esa época para los Europeos, el mar ha seguido siendo un trofeo celosamente guardado o ávidamente codiciado . Génova y Venecia en la Edad Media, Francia Inglaterra , España y Portugal a partir de la edad Moderna son típicos ejemplos de potencias basadas en el mar, que para ellas significa poder, expansión y dominio. Luego le siguieron los Estados que por ambición política buscaron tener una salida al mar y asegurarse una libre circulación marítima participando de las ventajas de la expansión. De modo que todo ha ocurrido como si para los Estados, el ascenso a un rango superior pasara por la adquisición de cierto poder marítimo, lo que ocurrió precisamente con Holanda, Suecia, Prusia y Rusia y luego con la Alemania de Bismark, Italia, Grecia y la Unión Soviética.

En esa segunda generación de estados europeos que accedieron al poder marítimo, los Estrechos han sido determinantes. Dinamarca hizo demostración a contrario de lo que cuesta el poder marítimo y el esfuerzo que supone conservar lo ya conseguido. De su imperio marítimo de antaño y su capacidad para emigrar en el siglo XVII a las Antillas e India, todavía quedan Groenlandia, las Feroe y Copenhague que fue defendida durante las guerras napoleónicas, en vísperas de la paz del Norte contra Suecia y en este mismo siglo contra la Alemania hitleriana. Por su parte, Gustabo



Adolfo de Suecia puso toda su ambición en la marina; durante su reinado, la flota que en 1613 se componía de 50 barcos pasó a 90 unidades mas potentes. Alemania y Rusia tomaron las enseñanzas que les brindó Holanda. Fue Federico Guillermo que ayudó a arrebatar a los suecos las costas de Brandeburgo y la isla de Rugen; el que creó una marina y organizó con un armador holandés una compañía de comercio con Africa y las Antillas, precursor dos siglos antes de las ambiciones de su lejano sucesor, el emperador Guillermo II de Alemania.

Por otro lado, el primer objetivo estratégico del Imperio Ruso, era frenar a Suecia, cuya flota le podría impedir el abrir una ventana al Báltico. Después de lograrlo, la segunda tarea se vinculaba al acceso al Mar Negro y al Mediterráneo, para eso destruyó el poder turco. Así, la flota imperial a fines del siglo XVIII contaba con cincuenta navíos y treinta fragatas -mucho menos que las de las grandes armadas occidentales- pero el futuro le deparaba una expansión en todas las direcciones.

Ya en este siglo Guillermo II con el almirante Von Tirpitz , llevaron adelante un programa naval con la finalidad de dominar a la flota rusa en el Báltico y hacer frente a las escuadras francesas del canal de la Mancha. Para ser una potencia naval de primera magnitud el objetivo era llevar la flota a 61 navíos en 1912, cuando en 1898, era solo de 30 unidades. Pero en realidad Guillermo II pretendía acrecentar su prestigio militar y político mas que buscar salidas comerciales que ya había conseguido. Según una formula norteamericana *"la marina proyecta a lo lejos la influencia o la acción del país de donde procede, la sostiene y la prolonga"*. Precisamente Mahan define al navalismo como el dictado y el motor del imperialismo. Cromwell en Inglaterra y Richelieu y Colbert en Francia le dieron continuidad a ese concepto de mare clausum, cosa que llegó hasta el mismo siglo XX con una gran cantidad de pensadores afirmando el concepto en ese trayecto, lo que confirma que el dominio naval es una obra de larga duración.

Las flotas militares y civiles, la explotación nacional de las mismas en el marco de compañías privilegiadas y armadores privados, fueron en el ámbito europeo las bases de un poderío expresado en datos numéricos en ese momento referidos a cantidad de navíos, fragatas, y urcas, con su equipamiento de velas y cañones, lo mismo que en la actualidad la importancia marítima de un país se expresa en toneladas y velocidad, frecuencias y servicios La preponderancia británica del siglo pasado, fue el resultado de la combinación de un doble esfuerzo militar y comercial, al servicio de la expansión, tercera tabla de un tríptico.

"El mar es pivote de los grandes imperios", señala Raimond Aron, a él le debe Europa sus dependencias coloniales y por su culpa han aparecido nuevas ambiciones. El propio almirante soviético Gorshkov sostuvo que la historia demuestra que los estados que no han dispuesto de fuerzas navales, no han podido mantener durante mucho tiempo sus condiciones de grandes potencias. *"Los continentes son solo inmensas islas"*.

Mare Liberum

La argumentación jurídica de la obra de Delft, basada en el capitulo XII de Grocio, señala que en virtud del ius communicationis, los hispánicos no pueden prohibir a los holandeses el acceso a las Indias Orientales, debido a **1**-que los lusitanos no tienen soberanía ni pueden presentar a su favor títulos legítimos, que no pueden basarse en el ius inventionis, donación pontificia ni ius belli **2**- no tienen dominio sobre el mar o sobre la navegación ni por descubrimiento u ocupación, ni por donación pontificia ni por prescripción o costumbre adquisitiva, **3**-por no tener derecho a impedir el comercio que es libre por derecho de gentes, ni por ocupación, por donación pontificia, prescripción, no por motivos de equidad, por consiguiente **"los holandeses deben mantener el comercio con las Indias Orientales sea en paz, en tregua o en guerra contra quien se oponga"**. Grocio no habla de la libertad en los mares interiores, sino del océano **"los portugueses reclaman para si todo lo que existe entre dos mundos y si atendemos a los españoles, casi todo el océano esta repartido entre esos dos pueblos y los demás reducidos a las estrecheces de la zona ártica"**, dice.

Sus conceptos de libertad de navegación por alta mar para el transito, el comercio y la pesca siguen en pie, aunque solo en teoría. **"El mar, se encuentra entre aquellas cosas que no son propias de comercio, esto es, que no pueden convertirse en propiedad privada, de donde se sigue que ninguna parte del mar puede juzgarse territorio propio de pueblo alguno. Si el hecho de haber navegado con prioridad de tiempo y el haber abierto en cierto modo el camino son llamados ocupación, ¿que cosa puede haber mas ridícula?, de aquellos que dieron la vuelta al mundo tendríamos que decir que ocupan todo el océano, pero todos sabemos que una nave al surcar el mar no deja mas derecho que unas huellas sobre las aguas. Aquél que aún sobre el mar imperase, no podría quitar nada al uso común , la intención de los holandeses descansa sobre el derecho común, todos tienen permiso de navegar por el mar aún sin licencia de príncipe alguno"**



La batalla libresca

El libro *"Mare Liberum"*, inició la gran *"batalla libresca"* sostenida con ardor durante todo el siglo XVII en torno al principio de libertad o del dominio marítimo. Esta lucha dialéctica pasó a las armas en tres guerras consecutivas en la segunda mitad de aquél siglo, donde finalmente el poder naval holandés sucumbió ante el británico.

Hugo de Groot (Grocio) recibió el encargo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales de escribir una obra para tratar de convencer a un fuerte grupo de accionistas que por ser menonitas se negaban a aceptar las ganancias obtenidas con el apresamiento por parte del almirante Heemskersk en 1602, de la carraca portuguesa *"Catalina"* en aguas malacas. Así Grocio escribió la obra *"De iure praede commentarius"*, que por distintos intereses no se publicó hasta más de dos siglos y medio después.

En cambio en 1608, la misma compañía, había rogado al jurista De Delft que preparase la publicación de uno de los capítulos de aquella obra, el XII, que apareció en Leiden en marzo de 1609 como libro anónimo bajo el titulo *"Mare liberum"*. La necesidad de su publicación se debió a que en esos momentos se estaban celebrando negociaciones entre España y las Provincias Unidas en las que los holandeses querían ver asegurada la libertad de navegación y comercio con las Indias Orientales, luego de la adopción por parte de Gran Bretaña de una política restrictiva de la libertad de pesca que los holandeses venían haciendo en los mares próximos a la isla.

Así, el Mare Liberum fue escrito contra Portugal, publicado contra España y utilizado contra Gran Bretaña, y si bien fue redactado para defender la libertad de los mares para la navegación y el comercio por todos los océanos, fue impresa para tratar de obtener la libertad de pesca en los mares próximos.

La tesis grociana reconoce el antecedente de la Escuela Española de Derecho Internacional, especialmente por la defensa de la libertad de los mares de Fernando Vázquez de Menchaca. Desarrolló en su primera mitad la idea directriz debida a Vitoria, *"cada pueblo tiene el derecho de visitar y comerciar con los otros"* y en segundo lugar la de Vázquez, según la cual un derecho exclusivo de navegar sobre el océano en todo o en parte, no puede ser admitido en provecho de una nación cualquiera que sea.

El libro causó controversias inmediatas. En 1618 se le comunica a La Haya que el rey de Inglaterra *"no se dejará enseñar el derecho de gentes ni por las tesis holandesas "ni por su Grocio"*. Walter Raleigh y William Welwood impugnan los argumentos del libro y afirman el derecho inglés a percibir una tasa de los pescadores extranjeros que fueran a los mares británicos. Pero la reacción más fuerte es la que aparece en la obra de John Selden de abril de 1635. Ordenada por Jacobo 1° diecisiete años antes, aparece con el nombre de *"Domminio maris regio"* por oden de Carlos 1° para apoyar dialécticamente a lo navíos ingleses que iban a comenzar a decidir bélicamente la supremacía británica en los mares. Luego aparecen replicas y contrareplicas, especialmente entre Graswinkel de los Estados Neerlandeses y Selden.

El libro de Grocio también causa efectos en otras regiones como soporte intelectual en la lucha entre España y Venecia. En la primera, autores como Pedro Ramírez apoyan la tesis favorable al dominio del mar . Así también lo hace el portugués Fray Serafín de Freitas, con un nivel tan destacado como el propio Selden y en cierta forma ambas obras se complementan ya que Freitas defiende el monopolio de la navegación oceánica y Selden los derechos monopolizadores sobre el mar próximo. Si bien España posteriormente toma el criterio de la libertad de los mares, en el siglo XVIII regresa a la anterior tendencia. Como lo marcan José de Ortega y Cotes, que afirma que se puede adquirir dominio o imperio en el mar, si bien no para prohibir la libertad natural de navegar y transitar en cuanto no se oponga a los derechos adquiridos por la potencia dominante y Pedro Pérez Valiente "el mar tanto interno como externo es materia apta para la ocupación y el dominio". Incluso José de Olmeda y León, aun cuando escribe que ninguna nación puede apropiarse por justo titulo del dominio del mar , exceptúa a *"nuestros mares de América"*.

Así como aparecen obras que atacan el *"mare clausum"* de Selden de autores de origen danés, ginebrino, sueco o nórdico que hablaban del dominio de los mares particulares y de las trabas que tenían para ejercer el libre comercio, hay otros continuadores del principio del inglés editados en Londres , Francfort, Dresden o Wittenberg. Esta batalla recién tiene un aparente final con la obra del jurista neerlandés Cornelio van Bynkershoek en 1703, más allá de que posteriormente continuaron escribiéndose libros sobre la cuestión. Lo particular de este autor es que hasta entonces se había discutido y pugnado por la libertad marítima para surcar todos los mares que algunos pueblos y autores consideraban cerrados y monopolizados, imponiéndose el libre transito en tiempos de paz. Posteriormente a este libro se lucharía por el derecho de los neutrales para continuar su comercio marítimo en tiempo de guerra .

A partir de la victoria de Inglaterra sobre Holanda y los Tratados de Utrecht se llega a que si bien los juristas coinciden en un principio de libertad de navegación, el significado del mismo establecido por Vitoria, Menchaca y Grocio, es distinto: no habrá mares cerrados a la navegación y al comercio en tiempos de paz, pero sí los mares estarán controlados por una escuadra poderosa , que hará sentir especialmente su dominio en tiempos de guerra para impedir el libre tránsito marítimo comercial. ■

Bibliografía utilizada, "De la Libertad de los Mares" de Hugo Grocio, y "Europa y el Mar" de Michel Mollat Du Jourdin

Responsabilidad por la custodia y entrega de la carga en los diferentes sistemas portuarios:

El caso argentino

Por Fernando Romero Carranza

1.Antecedentes

Hasta el año 1991, la República Argentina, en lo referente al tema del régimen portuario, compartió con todos los países de Latinoamérica un esquema jurídico común a todos ellos, que resumidamente evolucionó de la siguiente forma: Durante la Colonia, los puertos, fueron la herramienta del sistema mercantilista y monopolico español al servicio del control del comercio y de las rentas de la Corona.

Al independizarse, los nuevos Estados solo contaban con un recurso fiscal: las rentas de aduana, los puertos fueron entonces herramientas recaudadoras para las nacientes repúblicas. La Aduana era la receptora de las mercaderías y quien las liberaba previo pago de las regalías correspondientes.

Luego los puertos evolucionaron como dependencias públicas, empresas estatales o concesiones de servicios públicos, dependientes del Estado Nacional, heredero del monopolio colonial y aduanero.

Finalmente, en algunos países se constituyeron Empresas Estatales para la administración portuaria, pero el ámbito jurídico donde actuaron, fue siempre el del derecho público administrativo, y su estructura burocrática monopólica y centralista los hizo costosos, ineficientes y virtualmente irresponsables de lo que ocurriera en ellos o con ellos. Los cánones y tasas actuaban como verdaderos impuestos.

Finalmente, muchos de esos puertos cayeron en poder de los sindicatos, agravándose sus costos, riesgos e irresponsabilidad, en detrimento del comercio exterior de esas naciones.

Como bien se señala en el trabajo de la CEPAL publicado en Santiago de Chile en 1991 - **"Cambios Estructurales en los Puertos y la Competitividad del Comercio Exterior de América Latina y El Caribe"**- al completarse este ciclo histórico, **"los gobiernos se enfrentan hoy al dilema fundamental de definir y separar claramente las funciones del sector público y privado en materia de puertos o aceptar resignarse a perder competitividad en sus exportaciones y soportar un aumento del desempleo al reducirse el ingreso de divisas y las inversiones productivas"**.

La República Argentina, a partir de la década de 1990, debió asumir y solucionar este dilema, ya que el Estado Nacional, en forma excluyente y exclusiva monopolizaba la construcción, administración y operación de todos los puertos comerciales del país, las obras de dragado y señalización, el servicio de practicaje y la concesión del remolque, regulando además el trabajo portuario, e incluyendo a todas estas actividades dentro del derecho público, lo que llevó a los puertos a ser obsoletos, inoperantes, inseguros y costosos.

Respecto a las cargas, el Ente Estatal responsable, AGP, trataba en lo posible de eludir su responsabilidad desde que los buques eran descargados hasta que los consignatarios las retiraban o las introducían en los depósitos de la Aduana. Esta dependencia a su vez, exageraba la determinación de las mercaderías entradas en **"mala condición"**, para deslindar su responsabilidad y trasladarla a los transportistas o a las empresas de estibaje o de transporte terrestre, e imputar los daños al periodo de transporte marítimo o al ocurrido entre la descarga y la recepción en sus depósitos.

En cuanto a las cargas de exportación, los puertos era solo lugares de tránsito o pasaje de las mercaderías, sin que existiera periodo alguno de custodia o responsabilidad por parte de la Autoridad Portuaria previa a su carga sobre los buques.

Solo algunos puertos industriales o exportadores de granos o aceites operaban privadamente y en forma precaria, asumiendo la custodia de sus propias mercaderías o graneles de terceros destinados a la exportación

La nueva legislación portuaria, promovida en la Argentina a partir de 1991 y su **"Ley de Actividades Portuarias"** N° 24093 de 1992, revirtieron totalmente el sistema, destruyendo el monopolio del Estado Nacional, disolviendo las Administraciones y Capitanías de Puertos, privatizando la operación y administración de los puertos y de todos los servicios conexos, permitiendo a los particulares construir, operar y administrar puertos libremente, e incluso en forma comercial prestando servicios a terceros.

El logro más importante de este nuevo régimen legal fue precisamente el de privatizar la responsabilidad portuaria, creando la figura del **"Responsable del Puerto"**.

Aún en el caso de los puertos devueltos a las Provincias, estos estados federales asumieron responsabilidad portuaria, o la transfirieron a operadores particulares siguiendo el esquema de la Ley 24093, sin ninguna atadura con las anteriores autoridades nacionales.

Conforme la nueva ley, los puertos pueden ser estatales, provinciales o municipales, o de los particulares, según su dominio, de uso publico o privado, si sus servicios son ofrecidos a quien quiera utilizarlos o restringidos a quien contrate con ellos, industriales o comerciales, conforme su destino específico para la actividad productiva del titular o como actividad comercial prestadora de servicios retribuidos por terceros, cada uno de ellos será el responsable de su puerto, su actividad y de todos los servicios que en él se presten, incluso del dragado y señalización de sus canales y dársenas.



2. La estructura operativa y la responsabilidad de los operadores particulares de los puertos y terminales portuarias respecto a las mercaderías.

Por ser este aspecto el más saliente y novedoso de la nueva legislación será objeto principal de análisis de este trabajo.

Ya se aclaró que tanto el Estado Nacional y los Estados Provinciales y Municipales que recuperaron sus puertos, pueden operarlos directamente o cediendo la actividad a terceros, dentro de la órbita del derecho privado comercial, ya que todas las anteriores Autoridades portuarias nacionales han sido disueltas, desapareciendo las normas de derecho publico que regulaban la actividad. Solo la Aduana, como organismo recaudador de impuestos y la Prefectura Naval, como policía de la seguridad de la navegación, mantienen su competencia dentro del ámbito portuario pero sólo circunscriptos a sus facultades específicas, que no son ya, regular la actividad portuaria.

La contratación de personal portuario es libre al haber desaparecido el régimen nacional de trabajo portuario y cesado la vigencia de los convenios laborales existentes.

Dentro de ese nuevo marco, operan las empresas particulares, ya sea como titulares de puertos propios independientes o, como en el caso del puerto de Buenos Aires, como Terminales Portuarias dentro de la infraestructura de ese único puerto cuyo dominio mantiene el Estado Nacional, que negó su transferencia a la Ciudad de Buenos Aires como estaba prevista en la ley que sancionó el Congreso, vetando tal transferencia.

Además de haberse consagrado el principio de la independencia portuaria, se crearon las **"Terminales Portuarias"** propiamente dichas que consisten en unidades operadas particularmente aprovechando los accesos, infraestructura y servicios de otros puertos, es decir que se las caracteriza como **"Unidades Operativas Particulares"** que actúan en forma dependientes de un puerto, sea este Nacional, Provincial, Municipal o Particular, de uso público o privado, o de destino comercial o industrial -art.7° Ley 24093-

Es decir que todas las actividades y responsabilidades vinculadas con la actividad de recepción y entrega de mercaderías, deposito, custodia, clasificación, manipuleo, carga y descarga, entrada, permanencia, amarre, aprovisionamiento de buques y artefactos navales y demás actividades a desarrollar en el ámbito de un puerto, han sido transferidas definitivamente a la órbita y a la actividad de quien la Ley denomina **"Responsable de cada puerto"**, que a su vez puede transferirlas en forma fraccionada a operadores de secciones independientes o **"Terminales"**.

Ese **"Responsable"** de cada Puerto o Terminal Portuaria, puede ser cualquiera de las personas físicas o jurídicas o los entes que ya mencionamos como titulares de la actividad, según la clasificación de la Ley, que haya obtenido la habilitación de sus instalaciones y de su **"empresa portuaria".**

La clara y novedosa creación legal de la figura jurídica del **"Responsable del Puerto"**, ha sustituido y desplazado definitivamente al Estado Nacional, como monopolizador de la actividad y sujeto de la responsabilidad portuaria quien ejerce ahora solamente las funciones de Autoridad de Aplicación de la Ley de Puertos, que ha sustituido el concepto de **"Servicio Publico Portuario"** transformando la naturaleza de ese servicio en una actividad estrictamente comercial, regida y circunscripta dentro de la órbita del derecho privado.

Todas las consecuencias resultantes de la actividad que presta ahora el **"Responsable de cada Puerto"** a los buques, cargas y pasajeros, deberán ser asumidas integralmente por éste, sin poder trasladar esa responsabilidad ni al Estado Nacional ni a ninguno de sus organismos, porque, o

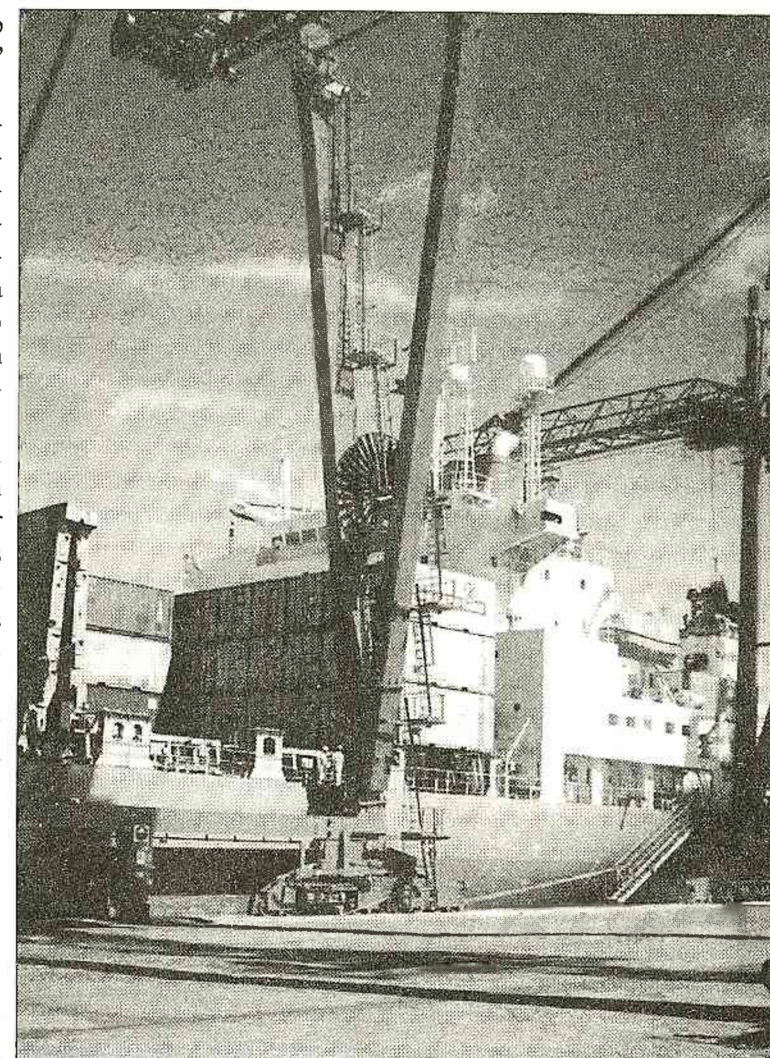
han sido disueltos o porque el nuevo sistema les ha quitado la competencia que anteriormente ejercían y por lo tanto su responsabilidad respecto a la operativa portuaria ha sido eliminada.
Desde el momento que el buque ingresa en el canal de acceso al Puerto o Terminal independiente, o que las cargas son transferidas a la custodia del Operador Responsable, el Estado solo puede ejercer el poder de policía que le atribuye la Constitución Nacional y las normas de derecho público respectivas a través de los organismos competentes.

3.Las terminales dependientes o propiamente dichas:Esquema de su responsabilidad

El **"responsable del puerto"** a quien la Ley ha transferido la totalidad de las actividades y servicios portuarios, puede a su vez ceder parte de esa actividad, permitiendo que empresarios particulares desarrollen dentro de su puerto, aprovechando sus accesos, dársenas, servicios generales e infraestructura, la prestación de la actividad específica de la carga, descarga, estiba, acondicionamiento, custodia, manipuleo de mercaderías desde sus instalaciones a los buques, o desde los buques a sus instalaciones, y prestación de servicios adicionales a los titulares de esos buques y carga.
El sistema de Terminales Portuarias Particulares que operan dentro de la infraestructura y servicios de otro puerto, ya sea Estatal o Particular, es novedoso en la Argentina y tiene su primer ejemplo de mayor relevancia en la experiencia de la privatización y sectorización del Puerto de Buenos Aires.
La Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Nación a través de su Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables, ha procedido a la división del Puerto de Buenos Aires, en varias zonas operativas que coinciden con los espigones de la anterior operación unificada, efectuando una licitación publica nacional e internacional, tendiente a concesionar la obra de reconstrucción, remodelación y transformación de la infraestructura portuaria y equipos y cediendo la actividad u operación portuaria por un término máximo de 25 años a empresas o consorcios empresarios particulares.
Ya dijimos que el servicio no esta definido ni legislado como servicio público sino como una actividad comercial donde el precio de los servicios se pacta libremente entre el operador, el titular de la carga y el armador o transportista marítimo o fluvial.
El **"Responsable del Puerto"** en Buenos Aires es en este caso la **"Sociedad Administradora del Puerto de Buenos Aires"**, concebida por el Decreto 769/93 reglamentario de la Ley como Sociedad Anónima Comercial, quien a través del **"Operador Responsable"** cede la actividad y la responsabilidad vinculada con la recepción del buque y transferencia de la carga del medio acuático a su destinatario final, o viceversa, a los Operadores de esas Terminales. La Sociedad Administradora, mediante el cobro de un canon de ocupación al Operador y de otro indirecto a los buques y a las cargas, conserva la responsabilidad que le atribuye la Ley, únicamente por el mantenimiento de la profundidad y señalización de los canales de acceso y dársenas y por la prestación directa o indirecta del servicio de prácticos y remolque-maniobra. Las terminales han asumido en relación de dependencia, parte del personal de la anterior administración nacional y de los estibadores que trabajan en forma temporaria.

4.Responsabilidad contractual del Operador de la Terminal

Las responsabilidades transferidas al Operador de la Terminal respecto de la carga, comienzan con la transferencia de la custodia de las mercaderías desde que se inicia la entrada al recinto de la Terminal entregada por el cargador, o desde que se inicia la operación de descarga desde el buque para ser retirada por el consignatario, abarcando la de efectuar las siguientes operaciones:
1-Recepción, expedición, manipuleo, estiba, y desestiba, almacenaje, reacondicionamiento. 2. control y registro de entrada, permanencia y despacho o salida del ámbito de la custodia. 3-Cualquier otro servicio a la carga, pudiéndose mencionar el de consolidación y desconsolidación de contenedores.
Respecto a los buques, esa responsabilidad comienza desde que los remolcadores acercan el buque al muelle de la Terminal y se inicia la operación de amarre a cargo de ésta., hasta que el buque es desamarrado e inicia su salida de la dársena.
Dentro del ámbito físico de la terminal, delimitado por sus cercos perimetrales, puerta de acceso y muelles, se circunscribe la obligación de custodia de las cargas. Se constituye al Operador Responsable de la Terminal en un depositario de las cargas y mercaderías que ingresan al ámbito territorial asignado.
El Operador de la Terminal asume entonces contractualmente lo que caracterizamos como obligaciones de medio en todos aquellos servicios en los que garantiza suficiencia operativa, asumiendo asimismo esenciales obligaciones de resultado por cuanto, respecto a las cargas y al buque, se configura un contrato de locación de obra donde el resultado obtenido será precisamente la transferencia de los efectos del cargador al medio acuático, o de éste a su consignatario.
El Operador de la Terminal, asume asimismo una serie de responsabilidades extracontractuales resultantes del riesgo de las operaciones que realiza, atribuibles a la negligencia de sus empleados, o al riesgo o vicio de las cosas que emplea en su operación, esencialmente la de los equipos de izado de cargas -grúas, guinches, elevadores de contenedores, etc.- y vehículos para la movimentación interna de las cargas dentro del área de la terminal.
Al igual que el caso de los armadores de buques, que cubren su responsabilidad civil a través de la cobertura otorgada por el seguro mutual conocido como clubes de Protección e Indemnidad o **"P &I Clubs"**, los operadores de terminales pueden obtener el mismo mercado, y con el mismo esquema de mutualidad por aportes o **"llamadas"** (calls) esa cobertura integral.
A diferencia del régimen de responsabilidad contractual y extracontractual que rige para los buques, armadores y transportistas por agua, que pueden limitarla conforme los sistemas legales locales o establecidos por convenciones internacionales, los Operadores de Terminales se enfrentan al esquema de una responsabilidad ilimitada, lo que encarece el costo de sus seguros, no permitiendo tampoco que puedan cubrirse ilimitadamente, pues las pólizas tienen máximos de cobertura.
La novedad y rapidez del proceso de privatización de la responsabilidad portuaria no ha permitido aún legislar en forma específica respecto a ese tema, por lo que deberá recurrirse a los nuevos usos portuarios y a las normas de derecho común que supletoriamente sean aplicables, para determinar con precisión los alcances de la responsabilidad transmitida al operador y sus límites.
Mi opinión es que , en la legislación argentina como esos usos y costumbres tienen un orden de prelación superior a las normas de derecho común, civil o comercial, los nuevos usos portuarios y reglamentaciones que se irán creando a medida que el nuevo sistema entre en operación, serán las reglas aplicables respecto a las relaciones contractuales entre el Operador de la Terminal, los transportistas marítimos y los titulares de las cargas.
Entiendo que las normas que rigen el traspaso de las cargas de los buques al medio terrestre o viceversa, deben insertarse dentro del derecho de la navegación, ya que la operación portuaria integra la cadena operativa de una compraventa marítima internacional, configurando una de las etapas del transporte.
Las propias reglas de Hamburgo han extendido el periodo de responsabilidad más allá de la carga o descarga, centrándose en ese inicio o finalización de la custodia por parte del transportista, lo que indica una tendencia a ampliar el ámbito de sus normas a períodos en que las mercaderías no se encuentran a bordo del buque, sino dentro de ámbitos terrestres.



5. Responsabilidad respecto a la mercaderías recibidas

La ICC en su nueva versión de los INCOTERMS, que han sido modificadas en 1990 para adaptarlas a las nuevas formas y modalidades del transporte moderno, ha creado la nueva categoría **"FCA" o "FREE CARRIER"**, haciendo la salvedad que esta modalidad de entrega sustituye la clásica condición FOB, en los casos en que el riesgo sobre las mercaderías se transfiere del vendedor al comprador en los contratos de compraventas internacionales marítimas, cuando se conviene que las mercaderías sean entregadas bajo la custodia del Operador de la Terminal Portuaria, o del Operador Multimodal. Especialmente en el caso del sistema de carga de **"rodadura"** de buques conocidos como **"Ro.Ro"** donde el equipo rodante de carga y o descarga de la terminal, extrae o introduce rodando el bulto o contenedor dentro del buque, desaparece pues como punto crítico o **"critical point"** la borda del buque o ship's rail donde comenzaban o finalizaban los riesgos, ya que la novedosa estructura del buque y el nuevo sistema de carga y descarga, permiten introducirse **"a través"** del costado del buque y no por sobre su borda, y las mercaderías se reciben o cargan dentro del buque.
Lo novedoso del sistema de la Terminal Portuaria es el esquema de entrega resultante de la operación indirecta de carga y/o descarga. Esta consiste en que tanto el cargador como el recibidor, no entregan ni reciben su carga directamente al o desde el buque, sino que ello se hace a través del manipuleo, riesgo y responsabilidad del Operador, quien es el que recibe del o entrega al buque las mercaderías que previamente han sido transferidas bajo su exclusiva custodia por aquellos.
Así como la transferencia del riesgo de las cargas que se ex-



han sido di
la compete
responsabil
minada.
Desde el m
so al Puerto
transferidas
tado solo pu
Constitución
pectivas a tr

3.Las termi
quema de s
El **"respons**
la totalidad c
su vez ceder
sarios partic
chando sus a
tructura, la p
descarga, est
mercaderías
los buques a
cionales a los
El sistema de
dentro de la i
Estatal o Part
primer ejemp
privatización
La Secretaría
través de su S
procedido a la
rias zonas ope
anterior opera
blica nacional
obra de recon
la infraestruct
dad u operaci
años a empresa
Ya dijimos que
mo servicio p
donde el precio
operador, el tit
marítimo o fluv
El **"Responsab**
caso la **"Socied**
Aires", conceb
la Ley como S
del **"Operado**
ponsabilidad vi
ferencia de la c
nal, o viceversa
Sociedad Admi
ocupación al Op
las cargas, cons



portan, se produce cuando éstas trasponen la puerta de acceso de la terminal entrando en el ámbito de su custodia y operación, la salida o entrega de la carga general, bulto, contenedor o automóvil, se efectuará sólo cuando las mercaderías trasponen la puerta de salida de la terminal aunque estén cargadas sobre un medio de transporte terrestre provisto por el cargador o el consignatario.

6. Dónde terminan o empiezan las responsabilidades?
El ámbito físico de la terminal delimitado por el muelle, sus alambradas divisorias y su portón de acceso delimitan una unidad territorial y funcional portuaria integral, donde no pueden efectuarse distinciones entre **"instalaciones portuarias", "depósito fiscal", "plazoleta" o "depósito abierto"** que realiza la Ley de Navegación argentina como los puntos de finalización de la responsabilidad del transportista respecto de la entrega de la carga.
La nueva Ley de puertos 24093 y el régimen de operación establecido como norma operativa en las bases de licitación y adjudicación de las Terminales constituyen las **"leyes y reglamentos complementarios"** que han sustituido las normas que regulaban la anterior actividad portuaria, derogando la reglamentación existente y suprimiendo las autoridades estatales por ellas creadas, reglas que deberán aplicarse conforme lo establece el art.1° de la Ley de la Navegación con prioridad sobre otras normas y principios generales del derecho.
El transportista cumplirá con su obligación de entrega y se liberará de la custodia de la carga, momento esencial de finalización del contrato de transporte, en el preciso instante en que el operador de la terminal recibe la carga, por cualquier medio, del buque a sus instalaciones, es decir cuando se inicia el izaje de la carga, o cuando el contenedor o bulto es colocado sobre el medio de tracción provisto por la Terminal, si se trata de un buque **"roll on, roll off"** y es la Terminal quien retira la carga dentro del buque.
Si bien la ley de la Navegación argentina no se redactó en base a un esquema portuario como el actual, al ser legislado posteriormente el sistema de Terminales Particulares y sustituidas las anteriores Autoridades Portuarias, por el nuevo **"Responsable del Puerto"**, el sistema deberá adaptarse a esta nueva realidad jurídica y a las nuevas "costumbres o modalidades del puerto" que a partir de ahora surgirán del esquema creado por las licitaciones de las terminales o incluso por las propias reglas de los operadores de Puertos Particulares.
Aun en el caso que se realice por excepción una entrega o despacho directo al consignatario que recibe su mercadería al costado del buque en un medio de transporte provisto por él, se mantendrá la responsabilidad del Operador de la Terminal mientras la carga no haya traspuesto la salida o "gate", porque en ese caso, si bien el consignatario puede haber liberado al Operador de su responsabilidad contractual respecto a sus obligaciones de medio -movimientos dentro de la Terminal-, el Operador sigue siendo respons
ble de sus obligaciones de resultado, es decir que la car
no se dañe o pierda antes de salir de su órbita de custod
No obstante, como su responsabilidad contractual es de
rácter subjetivo, podrá liberarse probando que el daño f
causado por exclusiva responsabilidad del transportista
rrestre que contrató el consignatario.
Una vez ingresadas las mercaderías a la Terminal, pre
constatación y verificación de su estado y condición,
Operador es responsable durante 30 días de la custodia
esas cargas, transcurrido dicho plazo, si el consignata
no se presenta a retirarlas, puede trasladarlas hacia otro
pósito extraportuario, finalizando desde que esa carga tr
pone el acceso de la Terminal, su obligación de custodia
El Operador debe notificar al consignatario por un me
fehaciente y con tres días de anticipación, la fecha de
ponibilidad de las mercaderías; la demora en la notifi
ción o entrega hacen responsable al Operador por sus c
secuencias.
El propio Operador está autorizado a elaborar y publi
su propio reglamento operativo, que será el inicio de
creación de nuevos **"usos portuarios"** a que he hecho
ferencia.

Comentario final
De acuerdo al esquema que hemos descripto, el propieta
de las mercaderías dentro del nuevo régimen legal arge
no se encuentra ahora amparado por normas expresas
le crean la siguiente situación:
- El Estado Nacional y sus anteriores autoridades han
do excluidas de la operación y de la responsabilidad p
tuaria, transfiriéndolas a la actividad privada.
- Su contraparte es ahora el Responsable del Puerto,
delegado, el Operador de Terminal, cuya actividad p
longa o comparte, sin espacios grises o vacíos, la custo
de las mercaderías desde que son desembarcadas.
- El nuevo Operador portuario es un particular que n
sita ser eficiente y barato para poder competir y qu
principio, es ilimitadamente responsable
- La responsabilidad de este operador esta cubierta po
seguro de validez internacional
- El ámbito jurídico que regula su relación con el Pu
se encuentra ahora dentro del derecho privado comerc
La práctica portuaria surgida del nuevo régimen l
creará las normas supletorias que se adapten a este n
doso cambio.
Finalmente, creemos que el desafío en la búsqueda d
rapidez, eficiencia y seguridad en las operaciones po
rias, llevarán a acordar principios, aceptar usos y d
normas que equilibren equitativamente los intereses d
partes que intervienen en la cadena de las transacci
comerciales internacionales, en las cuales los puertos
hoy un eslabón de vital importancia. ■



Relación con la UE
El futuro del Mercosur

Por Horacio M.Doval,
ministro a cargo de la sección
económica y comercial de la embajada argentina en Francia

a pregunta que con mayor frecuencia se me formula en
ancia respecto del Mercosur, se refiere a su futuro. Mi res
esta es que las perspectivas de nuestro proceso de integra
ón regional son excelentes y que constituye un mercado ex
emadamente interesante para los inversores y empresarios de
do el mundo.
s principales fundamentos de tal afirmación son los siguien
s:

El Mercosur cuenta con un fuerte apoyo político
s gobiernos de los cuatro países miembros, así como tam
én los principales partidos de la oposición, sostienen amplia
ente el proceso de integración iniciado por Argentina, Brasil,
raguay y Uruguay.
El Mercosur se mantiene como un proyecto de integración regional, habiéndose asentado en un período en que se han sucedido dos presidentes argentinos, dos uruguayos y cuatro brasileños.
En consecuencia, los sectores empresariales han podido constatar que persiste el respaldo de una firme voluntad política. Ello constituye un factor de tranquilidad para la realización de negocios a largo plazo.

2) Participación activa de los empresarios de la región
Esta participación ha sido el motor del desarrollo espectacular que están teniendo los intercambios comerciales -una de las más importantes tasas de crecimiento a nivel mundial- así como la concreción de casi 300 acuerdos entre sociedades argentinas y brasileñas.

Estos acuerdos abarcan los principales sectores de activida-d:Industriales, Agroalimenticios y servicios, constituyendo otra sólida garantía con relación al futuro del Mercosur.
Con anterioridad al Mercosur, las negociaciones que se realizaban en el seno de la ALADI, tenían como objetivo mantener los mercados internos relativamente cerrados, pues la mayoría de las concesiones negociadas tenían un limitado valor económico. Por el contrario, el programa automático y progresivo de liberalización instaurado por el Mercosur, ha puesto en marcha un verdadero proceso de integración.

3) El interés demostrado por otros países de América Latina en integrarse o asociarse al Mercosur
Ya se han concretado los acuerdos de asociación con Chile y Bolivia. Otros países sudamericanos están iniciando negociaciones con vistas a establecer mecanismos con el propósito de alcanzar una mayor integración con el Mercosur.

4) El interés existente en los países del NAFTA y de la Unión Europea, de negociar mecanismos que abarcan, al mismo tiempo, las relaciones políticas y la cooperación económico-comercial.
En el caso de la Unión Europea, todo permite suponer, luego del acuerdo celebrado en Madrid en diciembre de 1995, que se están comenzando a crear las bases para una asociación regional política y económica y que dentro de este contexto, podrá llegar a constituirse una zona de libre comercio, suprimiendo el conjunto de las restricciones comerciales entre ambas integraciones regionales. Las negociaciones que se deberán realizar, no serán fáciles, ni los resultados, inmediatos; pero ya se ha sembrado la semilla para un primer acuerdo entre dos regiones económicas.

5) *El Mercosur constituye una de las zonas más importantes del mundo en recursos naturales renovables y no renovables. Al mismo tiempo, ofrece el atractivo de numerosos trabajos de infraestructura.*
Con una superficie casi cinco veces superior a la de la Unión Europea, el Mercosur se presenta como un verdadero continente. Con relación al conjunto de América Latina representa el 52% de la población y 60% de la superficie, 57% del PNB, 64% del comercio exterior total, 50% del comercio con los países de la Unión Europea y 45% de las inversiones de la UE en América Latina.
Según numerosas fuentes de información, el PNB de los cuatro países del Acuerdo supera los U$S1000 billones, constituyendo la cuarta potencia a nivel mundial.
Un reciente documento titulado "Mercosur, nuevo gigante agro-alimenticio", mencionó los siguientes datos: produce 45% del total mundial de soja, el 9% de maíz y 8% de algodón, el 13% de la exportación mundial de carne bovina y 28% de la exportación mundial de aceite de soja.
Por otra parte, es bien conocida la importancia del sector automotriz, otro ejemplo del dinamismo del Mercosur. Más de 2 millones de autos son producidos anualmente mientras que las fábricas más importantes de automóviles y camiones, como así también las de autopartes, ya están operando en Brasil y Argentina. En razón de las inversiones que se están realizando. Las expectativas de producción para el año 2000 son de 2.500.000 vehículos.
Los trabajos de infraestructura son numerosos y despiertan el interés de las sociedades europeas más importantes: el puente Colonia-Buenos Aires, la autopista Sudamericana entre Buenos Aires y San Pablo y la represa de Yaciretá son ejemplos elocuentes.

6) El principio de apertura al mundo exterior del Mercosur, inscripto en el Tratado de Asunción.
Este principio, es otra garantía del Mercosur ya que favorece la inserción competitiva de los países miembros en los mercados internacionales, desarrollando al mismo tiempo sus propios mercados internos.
El profesor Guillermo Hillcoat un argentino que enseña en la Sorbona, expresó en un coloquio que tuvo lugar en dicha casa de estudios, los siguientes conceptos: "La construcción del Mercosur, es una experiencia innovadora en el proceso de integración latinoamericano, forma parte de una nueva visión llamada "regionalismo abierto". En efecto, la reactivación de la integración en el curso de los últimos años, se inscribe dentro de una nueva estrategia adoptada por los países latinoamericanos que los lleva a participar en la liberalización comercial y en la reinserción competitiva en el mercado mundial.
Dos consecuencias principales resultan de ello: no existe incompatibilidad alguna entre el crecimiento de los intercambios interregionales y la apertura hacia el resto del mundo. Más bien se constata una sinergía entre el desarrollo de las exportaciones intrazona y una creciente presencia en los mercados mundiales".
La prensa económica europea publica frecuentemente artículos sobre el Mercosur. Los mismos son coincidentes en cuanto a las oportunidades que ofrece nuestra organización regional. Entre esos artículos me parece oportuno citar el publicado por la revista oficial del Centro Francés de Comercio Exterior cuyas conclusiones son las siguientes: "Los países del Mercosur ofrecen una amplia gama de posibilidades que tienen un punto común. El aporte de "Savoir-faire" y de nuevas tecnologías. Tanto en el campo de la industria especializada, en particular en el sector de la agroalimentación, cuanto en el de los servicios.
Esos mercados ofrecen también oportunidades en el marco de programas de privatizaciones y en el de las concesiones de servicios públicos. En particular teléfonos, agua, electricidad y energía.
Pero es probablemente en el campo de la integración física, que los países del Mercosur presentan las perspectivas más amplias. Los "corredores bioceánicos" abrirán las puertas a vastas obras de infraestructura y de construcción que permitirán, ampliar los vínculos entre el Atlántico y el Pacífico".
Los países más importantes del mundo, entre ellos Francia, acuerdan una prioridad creciente a las relaciones con el Mercosur. El salón internacional más importante organizado por este país en el exterior "Francia 2000", se realizó en Buenos Aires en 1994, en México en 1995, en San Pablo en 1996 y este año se llevará a cabo en Santiago de Chile. Otro hecho significativo es que en 1996 los cuatro presidentes de los países del Mercosur, visitaron Francia. En la oportunidad, se reunieron con los empresarios más importantes como así también mantuvieron reuniones políticas al más elevado nivel. En 1997, el presidente francés, Jacques Chirac visitó los cuatro países del Mercosur. Cabe recordar que las anteriores visitas presidenciales francesas a la Argentina fueron las del general De Gaulle (1964) y Mitterrand (1987).
El desarrollo del Mercosur impone actividades importantes a los gobiernos de los países miembros y también a los sectores empresariales.
A nivel gubernamental, la principal tarea es la coordinación de las políticas económicas, a efectos de reducir las asimetrías económicas que todavía existen.
Los empresarios, por su parte, son conscientes de la necesidad de alcanzar mayor competitividad y mejor calidad de sus productos, elementos indispensables que les permitirán actuar con más agresividad en todos los mercados.
Antes del Mercosur, muy pocos empresarios adoptaban decisiones estratégicas que fueran más allá de sus propios países. Las restricciones al comercio, en particular las no tarifarias, desalentaban alternativas de comercio. Asimismo, se podía constatar cierta falta de entendimiento político.
Actualmente, no existen barreras aduaneras y los derechos de aduana se sitúan en el nivel "cero", salvo en el caso de algunas excepciones que desaparecerán progresivamente.
El Mercosur se está convirtiendo en una Unión Aduanera. La segunda en el mundo luego de la UE y ha iniciado su proceso hacia el Mercado Común. La firme voluntad política ha permitido una armonización de los intereses que, muchas veces parecían irreconciliables. Ello induce a mantener en un nivel muy alto, la credibilidad en los compromisos que se suscriben.
Es evidente, que los resultados logrados por el Mercosur han mejorado su condición de interlocutor confiable con respecto a otros países o grupos de integración. No menos relevante es que hoy se lo reconozca no sólo por su espacio geográfico, sino por el hecho de que constituye la cuarta potencia económica a nivel mundial. Ahora el Mercosur tiene peso en todas las negociaciones económicas y comerciales internacionales. Se pudo apreciar en la última rueda de negociaciones del GATT que dio origen a la nueva Organización Internacional de Comercio (OMC).
El Mercosur se identifica ampliamente con los principios de liberalización mundial del comercio que surgen de la OMC. Esta dispuesta a proseguir su participación activa en las negociaciones multilaterales, así como en las nuevas tendencias de negociación entre regiones o zonas de integración que están dando un nuevo perfil a las relaciones económico-comerciales internacionales. ■



Desde Mar del Plata se piden cambios en la política pesquera

Barajar y dar de nuevo

La Unión de Intereses Pesqueros Argentinos, UDIPA, presentó hace unas semanas en el marco de una audiencia publica especial en Mar del Plata un informe sobre la situación del sector pesquero, la necesidad de una Ley Nacional de Pesca y de una política de explotación de pesca sostenible.

En cuanto al primer punto, la entidad sostuvo que el contexto del sector pesquero de hoy es una consecuencia directa de la política aplicada desde el Gobierno Nacional en los últimos años para todo la economía en general y para este sector en particular. Un documento oficial de 1992 afirmaba **"El desarrollo pesquero argentino requiere internacionalizar el concepto de la real dimensión del área y de los recursos comprometidos en el Atlántico Sudoccidental, tendiendo a una concepción marítima integral que englobe la actividad pesquera en toda su potencialidad, mas allá de los horizontes de explotación tradicionales"**. Vale la pena recordar -señala Udipa- que para la "explotación tradicional" ya estaba vedada la posibilidad de obtener permisos para la pesca de merluza desde 1989.

"Esos objetivos se han cumplido y año a año se obtienen récords de captura y exportación. Pero desde el punto de vista de las Pymes los resultados de tan impresionante crecimiento del sector no son tan positivos, muy por el contrario, pueden volverse totalmente negativos para el país si no se revierten algunos instrumentos de la política pesquera", advierte.

En cuanto al recurso pesquero, se afirma que la captura máxima permisible del orden del millón de toneladas, viene siendo superada por la captura real el 10% en 1995, y casi 20% en 1996 por encima de los aconsejado por los científicos. Las especies en situación de sobrepesca, comparando su captura máxima permisible con la real son: abadejo, corvina, merluza austral, merluza hubbsi, merluza negra, pescadilla y polaca, que en conjunto representan mas de 50% de la captura máxima permisible y casi 70% más de la captura real, esto sin tener en cuenta el calamar. Un estudio del Inidep plantea la necesidad de llevar la captura máxima sostenible de la merluza hubbsi al nivel de 1993, es decir reducir la captura real a 50% de la actual.

En cuanto al capital que sustentó ese desarrollo, con el marco de total libertad para las inversiones extranjeras, la creación del régimen de charteo de buques y el Convenio con la UE, Udipa sostiene que en estos cinco años se incorporaron casi 200 buques al Mar Argentino, cuya capacidad de bodega supera los 120 mil m3.

"En ese mismo período sólo se pudieron construir en el país 41 buques con 5100 m3 de capacidad de bodega - escaso 4% frente al 96% de buques importados- la mayoría de ellos con permisos de pesca inadecuados para su actividad habitual", añade.

En este contexto el sector sostiene que se ha dado una creciente participación del capital extranjero orientado hacia la captura con procesamiento y congelación abordo y muy escasamente hacia el procesamiento en tierra. En tal sentido se expone un reciente informe del Inidep en el que se dan porcentajes de descarte de merluza de 12% par la flota fresquera y 60% en congeladores y factorías. En este contexto

, advierte la entidad.

Estas inversiones han introducido profundos cambios en el escenario empresario, considerando el ranking de exportadores de 1995, de las 135 empresas del sector que exportan más de un millón de dólares anuales, solo 35 son de capital nacional. Los grupos empresarios que encabezan el ranking son de origen japonés, norteamericano y europeo y tres de ellos representan mas de 15% del total exportado.

El informe sostiene al respecto que las nuevas tecnologías de captura incorporadas por la inversión extranjera justificaron la presencia de personal extranjero a bordo de los barcos, lo que fue posibilitado por la aplicación del decreto 817-92, que derogó convenios colectivos y estableció mecanismos para formalizar otros más adecuados a estos tiempos. Esta posibilidad no fue utilizada en el sector pesquero, lo cual trajo graves consecuencias: como sistemas de remuneración y hasta de convivencia diversos, según la nacionalidad de origen de las tripulaciones e inseguridad jurídica y económica para las Pymes armadoras de buques costeros con **"sistemas a la parte"**, situación que de persistir, puede llevar a la quiebra a muchas de ellas.

"La combinación de estos factores ha definido un sector productivo cuya capacidad de captura y procesamiento en tierra supera ampliamente la posibilidad de explotación sostenible del recurso, es decir un sector con una sobreinversión importante", sostiene Udipa.

La advertencia es clara: La capacidad de captura de la flota actual duplica la captura máxima sostenible de todos los recursos del mar Argentino. Datos del Inidep de 1982, en cuanto a la capacidad de procesamiento en tierra, determinaban 950.000 tons anuales, es posible suponer -dice la presentación-que 14 años después, esa capacidad se haya duplicado. Si se asume que puede estimarse en 1.900.000 tons anuales y la flota pesquera solo provee 500.000 Tons. por año -captura de 1996-, estaría ociosa en mas de 70%. El informe da a entender que así se llega a la segunda causa de desocupación en el sector, el ejemplo es que la flota fresquera creció solamente 12% en numero de unidades, mientras que la de congeladores y factorías duplicó su número en los últimos 5 años, pasando de 171 unidades en 1990 a 342 en 1996, mientras que los fresqueros pasaron de 345 a 386.

Para la entidad, la tercera causa de desocupación, es la incidencia que esa reducción en el nivel de actividad genera

continua en pag. 25

Situación del sector pesquero

Al hacer una síntesis sobre la situación del sector pesquero nacional y marplatense en particular UDIPA puntualiza:

-Sobrepesca de las principales especies comerciales: Especial amenaza sobre la merluza hubbsi que es la materia prima básica de la industria procesadora instalada en tierra

-Invasión de buques congeladores: situación que se registra en todos los puertos del país y especialmente en Mar del Plata agravada a través del acuerdo con la Unión Europea. Buques con alto efecto depredatorio emplean 1/6 de la mano de obra que necesitarían los barcos fresqueros y descolocan a las plantas en tierra ya que estas no pueden competir con sus costos.

-En el puerto de Mar del Plata hay más de 40 barcos fresqueros nacionales costeros y de altura que tienen permisos de pesca restringidos y que no podrían seguir operando sino capturan alguna de las especies que están teóricamente prohibidas. Los antecedentes de esta situación denotan una evidente desigualdad. Hace años que se viene prometiendo regularizar esta situación y otorgarles permisos adecuados, pero aún no hay definiciones concretas, lo cual pone en riesgo a miles de empleos y a un importante sector de la pesca marplatense. Es necesario respetar las capturas históricas de pescado fresco para que no se sigan perdiendo puesto de trabajo en tierra.

-Resulta necesario ajustar el tamaño de las mallas según el tipo de flota y la especie. La normativa actual es de 120 mm. para todas las especies demersales, con lo cual algunos barcos como los de maniobra por el costado, no son rentables y además resulta imposible capturar ciertas especies. Esto obliga a que toda la flota esté en infracción permanente, por lo tanto es necesario que se reformule el art.19 de la res.245 de manera que pueda ser respetado. De ese modo será posible exigir su estricto cumplimento.

-La desnacionalización de la actividad no sólo se genera por los acuerdos con la UE o por los regímenes de charteo de buques poteros asiáticos, sino porque también se han registrado múltiples radicaciones de empresas de capital extranjero que hoy son mayoría. Al respecto habría que discriminar entre aquellas que realizaron inversiones genuinas y otras que solamente se limitaron a traer barcos y operarlos con personal extranjero. Por otra parte, existe una gran presencia de extranjeros en el campo laboral, lo cual agrava la crisis de empleo del sector.

-El crecimiento de exportaciones y capturas no se condice con la generación de empleos y la crisis de algunos sectores. Esto es consecuencia de varios de los puntos anteriores, llegándose a extremos donde algunas exportaciones hasta le generaron déficit fiscal al país. Para legitimar las cifras de pesca con puestos de trabajo, es necesario modificar el régimen de pesca y redistribuir el recurso pesquero



Resumen de la propuesta de Udipa sobre una Ley Federal de Pesca

-La mayoría de los proyectos de ley federal de pesca, en general no plantean innovaciones en lo que se refiere a la administración de recursos y del régimen de pesca, aspectos que se consideran como los mas importantes en la futura ley.

-No es posible mantener el statu quo vigente que ha conducido a la sobrepesca y ha amparado situaciones injustas. Además, la mayoría de proyectos de ley parecerían diseñados para un recurso subexplotado y un sector en expansión, lo cual no se de adapta a la realidad pesquera nacional.

- La Ley no debe olvidarse de las actividades complementarias y conexas al sector pesquero. En cuanto a dominio jurisdiccional debe ser provincial hasta las 12 millas y nacional hasta las 200. Asimismo la jurisdicción nacional se debe extender más allá del límite exterior de la ZEE sobre los recursos migratorios o transzonales.

-La autoridad de aplicación será la Secretaría de pesca, pero deberá ejecutar las políticas que diseñe el Consejo Federal Pesquero. Este no debe tener mayoría del PEN o de instituciones dependientes de este. Además de las provincias el CFP, debe contar con representaciones sindicales y empresariales, las cuales serán rotativas entre los distintos gremios y cámaras. El Consejo debe definir la política pesquera, incursionar en las decisiones mas importantes y ejercer un control efectivo sobre la autoridad de aplicación. Se debería crear también el Consejo Asesor Pesquero compuesto por los sindicatos, asociaciones empresarias y demás fuerzas vivas de la pesca.

-La investigación estará a cargo del Inidep y se creará el Consejo Asesor de dicho Instituto. Además se establece el libre acceso a toda la información de investigación pesquera.

-En cuanto a conservación y protección de los recursos, se establecen cupos globales por flota, y posibilidad de aplicar períodos y zonas de veda según el tipo de flota.Toda medida de conservación que restrinja la capacidad operativa de los buques deberá aplicarse comenzando por la flotas que generan proporcionalmente un menor efecto sobre el empleo y la actividad económica. Se deberá revisar la normativa referente al tamaño de las mallas permitidas en las redes, diferenciándose según la especie que se esté pescando, el tipo de flota y la maniobra de pesca del barco.

-En cuanto al régimen de pesca, el objetivo final debe ser dar prioridad de acceso al recurso a:
1-Los barcos fresqueros que generan trabajo en tierra y cuya materia prima es procesada industrialmente en plantas, 2- los barcos de propiedad de empresas de capital nacional y tripulados por argentinos 3- Los barcos de empresas con antecedentes en el sector nacional 4- Los barcos construidos en el país.

Para lograr este objetivo con la menor cantidad de discusiones Udipa ha planteado un "Régimen de cupos por tipo de flota", postura intermedia entre los sistemas individuales y olímpicos, donde se le asigna un cupo general a cada una de las flotas que operan en nuestro caladero. Esto significa que a las distintas clases de buques que operan en nuestro caladero se les asignará una cuota o cupo global para las especies principales. Cuando el cupo de una especie sea cubierto por alguna de las flotas, ningún buque de esa categoría podrá seguir pescando la especie, sin perjuicio de que lo continúe haciendo otra clase de barcos que aún no hayan completado la cuota anual para su flota.

-Es indispensable eliminar completamente las excepciones a la reserva de pabellón nacional. Los recursos pesqueros deben explotarse con buques de bandera Argentina. Con un caladero al borde de la sobreexplotación no es posible pensar en más acuerdos internacionales de pesca o regímenes de arrendamiento o charteo.

-Los topes máximos y mínimos de las multas deben ser lo suficientemente amplios como para que se pueda sancionar tanto a un barco factoría como a una lancha costera, tanto una infracción formal como una violación a una veda, por citar extremos. De este modo, establecer multas mínimas de cientos de miles de pesos no parece razonable. Se debe poder recurrir la infracción por vía sumaria antes de cumplir la sanción y el CFP debe tener ingerencia en las sanciones graves.

-Debería prohibirse la importación de bienes de capital y buques de pesca usados porque no existe industria que pueda competir contra ellos.

-En cuanto a tripulaciones, se debe respetar fielmente la Ley de Navegación: 75% deberá ser argentina sin ningún tipo de excepciones, así como las habilitaciones de capitanes y oficiales deberán reservarse exclusivamente a los argentinos.

-Una parte de la renta pesquera debe ser coparticipable entre las provincias y el resto debe destinarse a financiar las tareas de investigación y patrullaje. También deberán destinarse fondos para la reconversión del sector, tecnificación, desguace y renovación de flota, etc.

Un eventual canon por extracción se superpone con otros tributos vigentes y por ello no debería superar 1% de las capturas.

-Con relación al contenido de los permisos, Udipa considera que determinado tipo de embarcaciones pueden contar con permisos de pesca monoespecíficos como los poteros y scallopers. Otros con poliespecíficos pero restringidos, como los palangreros, los tangoneros, camaroneros y surimeros. Mientras, los costeros y fresqueros de altura especialmente deberían contar con permisos amplios. En este caso será la disponibilidad del recurso y los mercados los encargados de orientar el esfuerzo de las capturas, esta postura permitiría una autonivelación del esfuerza de pesca.
No se puede pretender que determinado tipo de barcos como los fresqueros, subsistan sin poder acceder a las especies básicas o pescando solamente determinadas toneladas anuales de ciertas especies. Este es un planteo teórico que de ningún modo puede aplicarse a la realidad. Un caso concreto sería el de los fresqueros que actualmente pescan merluza sin el permiso adecuado. Obligarlos a pescar las especies solo autorizadas llevaría a los mismos y a las plantas en tierra y a la flota costera -que si esta diseñada para capturar las especies de la costa- a la ruina. Esto es así porque esos barcos saturarían los mercados del lenguado,la corvina, el besugo y sobreexplotarían las otras especies. En este contexto, es necesario que algunos buques tengan áreas de pesca excluyentes, evitando que grandes barcos factoría arrastren a escasas millas de la costa o el peligro de que cuando se limite el stock de polaca, tengamos un barco surimero capturando anchoita y destruyendo mercados ya tradicionales. Un punto a reconsiderar en este tema, es que hoy muchos barcos que tienen permisos irrestrictos se dedican a capturas monoespecíficas, si esto no se limita se corre el riesgo de que en el futuro se agregue esfuerzo sobre las especies en máximo rendimiento como producto del reemplazo o la modificación de los barcos que antes se dedicaban a la pesca de otras especies, pero que tienen permisos amplios.

-Es necesario reafirmar el concepto de que en una misma pesquería, prácticamente no existe esfuerzo sobre una especie que sea inerte a las otras. Esta afirmación va más allá de una cuestión biológica, sino económica. Por ejemplo, la llegada de más de un centenar de poteros entre argentinos y charteados, aunque capturan exclusivamente calamar, incidió en el aumento de la pesca de merluza hubbsi, debido a que antes había congeladores y factoría que también se dedicaban a la pesca del calamar, pero que, por la merma en las capturas, el cambio de habito que sufrió esa especie por el uso de las luces y la saturación de los mercados, se vieron obligados a incrementar sus capturas de merluza. Incluso antes del régimen de charteo, la mayoría de fresqueros de altura contaban con un 25% de calamar en el balance de sus capturas anuales, hoy esa cifra no llega a 5% y la diferencia es merluza que se ha sobrepescado. Casos similares se presentan en otras especies.

viene de pag. 23 sobre industrias y servicios de apoyo a la industria pesquera: talleres, astilleros, fabricas de hielo, hilos, estibaje, otros proveedores, etc..

"El sector pesquero necesita una ley que proteja con mayor firmeza la explotación sustentable del recurso, que establezca un equilibro entre los distintos tipos de flota que han accedido al caladero y que ese nuevo equilibrio respete los derechos adquiridos de la llamada explotación tradicional que durante largas décadas de indiferencia oficial construyó un sector con la suficiente potencialidad como para servir de base al extraordinario crecimiento de los últimos años, del cual, salvo excepciones, no ha participado", afirma.

En 1996 se impusieron vedas a distintas especies y en cambio no se tomó la misma actitud con la merluza común, la más importante y de mayor sobrepesca. La idea seguramente era no afectar miles de puestos de trabajo en tierra generando un caos social. Sin embargo, esto no se puede sustentar en el tiempo. La solución pasa por imponer vedas de flotas, y en caso de que sea necesario aplicar medidas de conservación, se comience por aquellas que generan un menor efecto sobre el empleo y la actividad económica. Este es el criterio que se utilizó en los países con industria pesquera desarrollada e incluso en pesquerías como la de Namibia donde el Ministerio de Pesca puso en práctica una política de reserva de un porcentaje creciente de las cuotas de capturas de merluza a las empresas y barcos que desembarquen pescado fresco, pasando de 20% en 1993 a 40% en 1995, la industria respondió muy favorablemente a esa política, construyendo nuevas plantas. *"No se quiere plantear un antagonismo insalvable entre barcos congeladores y fresqueros, los primeros pueden y deben seguir operando*





en nuestro caladero en forma acotada ya que existen re- cursos que pueden ser capturados eficientemente con este tipo de barcos y no habría inconvenientes para que captu- ren los excedentes de los fresqueros; pero resulta antieco- nómico fomentar la operatoria de esos buques para la captura de recursos que históricamente la flota fresquera desembarcó, dando así trabajo a miles de personas", agre- ga

En cuanto a la conservación del recurso se prevén medidas complementarias como derogar el régimen de charteo para la pesca de calamar instaurado por el dec. 1493/92 y per- mitir que los arrastreros puedan acceder a ese recurso, de esa manera no solo se pesca genuinamente al mencionado recurso, sin que se evita un mayor esfuerzo sobre otras es- pecies que están en su máximo rendimiento. Además, la capacidad actual de la flota potera "nacional", sumada a las capturas que históricamente realizaban los arrastreros, su- pera la máxima permisible de calamar. Es decir que los bu- ques matriculados, están en condiciones de capturar todo el recurso, lo que implica que no haya razones para mantener vigente el charteo.

Por otro lado Udipa sostiene que se requiere instaurar zo- nas de veda mas amplias, cuando se compruebe la captura de un elevado porcentaje de juveniles. Un buque de Inidep debería estar dedicado exclusivamente el control de merlu- za y cuando compruebe que existe gran concentración de juveniles en alguna zona deberá emitir un informe para que se adopte la resolución respectiva. Debería también divi- dirse la captura máxima permisible, que hoy es anual, en periodos bimestrales y hacer lo mismo con los cupos para cada tipo de flota. Esto hará que se impongan veda más cortas. Otra alternativa es extender el periodo de inactivi- dad del barco, por ejemplo exigiendo que cada fresquero merlucero permanezca como mínimo 48 horas en rada an- tes de iniciar la próxima marea, y en cuanto a buques con- geladores o factoría que se queden en puerto por lo menos la mitad o el 75% de los días que duró su marea anterior. Esta medida aunque puede ser efectiva atenta contra la competencia y la tecnificación del sector armatorial.

Sintesis de la propuesta de la entidad sobre permisos para cada tipo de flota

Se divide a los buques en 11 tipos distintos a los efectos de la administración del recurso: 1- Los costeros bonaerenses, que incluye embarcaciones de rada y ría y costeras hasta 18 mts. con asiento al norte del Río Colorado. Todos con- tarán con permisos irrestrictos para todas las especies ex- cepto la merluza hubbsi, no tendrán cuota individual ni por flota y podrán pescar en todo el Mar Argentino. Este seg- mento jamás pescó esta merluza por lo cual es prudente re- tirar a la especie de sus permisos de pesca, de modo que no se pueda generar un negocio paralelo con la negociación de estos permisos de pesca para incorporar a otros buques de mayor porte. 2-Los costeros patagónicos, de las mis- mas características que los anteriores, pero con puerto de asiento al sur del Río Colorado. Tendrán permisos irrestric- tos, lo que incluye también a la merluza hubbsi. 3- fresque- ros de media altura y de altura. de hasta 18 mts.: similares derechos que el anterior, pero excluyendo el langostino. Aquellos que tengan permisos restringidos o cupos , les se- rán reasignados permisos amplios sin cupos. 4-congelado- res, se incluyen los que superan los 40 mts. Aquellos que tienen permisos cuotificados seguirán en vigencia de di- chas cuotas, pero esos mismos, así como el resto que posea permisos irrestrictos, estarán sujetos a cuotas globales por especie para toda la categoría. Es decir que cuando la flota consuma el cupo autorizado a determinada especie, ningún buque congelador podrá dedicarse a esa pesca, aunque en forma individual posea un cupo anual que aún no agotó. Podrán operar en todo el mar Argentino, pero existirán zo- nas reservadas a la flota costera y fresquera, donde les es- tará vedado el acceso. El cupo global incluirá la merluza hubbsi, pero los buques que no estén autorizados a la cap- tura de esa u otras especies seguirán sin poder acceder a esos recursos. 5- Factoría. Aquellos que cuenten con limi- tación o cuotificaciones de sus permisos continuarán con- servándolos. Los anteriores y los que cuenten con permisos irrestrictos estarán sujetos a cuotas globales por especie que les serán aplicables junto con los congeladores. Es de- cir que a los congeladores y factoría, se les otorgará una misma cuota global por cada especie. Tendrán zonas de pesca habilitadas, pudiendo variar para cada barco según el contenido del permiso de pesca anterior. 6- Surimeros. :Tendrán cuota de captura individual, cuyas sumatorias darán lugar a una cuota máxima para toda la flota. Podrán operar en determinadas especies y en una zona de pesca bien definida. 7-Camaroneros tangoneros, congeladores- se incluyen aqui los congeladores menores de 40 mts., salvo que fueran del tipo mixto que puedan operar como fresqueros- deberán contar con permiso tanto para langos- tino como para merluza y con métodos y artes de pesca especificas. No tendrán cuota individual, pero toda la flo- ta tendrá cuotas globales para especies determinadas. 8- Palangreros para merluza negra: no tendrán cuotas indivi- duales, pero si una global para toda la flota, operando en zona determinada y con permisos restringidos al resto de especies de arrastre. 9- Otros palangreros: similar situa- ción a la anterior y los permisos solo incluirán especies determinadas y en ningún caso la merluza hubbsi. 10- Po- teros: solo podrán capturar calamar, excepto los multipro- pósito que se regirán por los parámetros anteriores. No se podrán entregar nuevos permisos para convertir un pote- ro convencional en multipropósito. Están sujetos a vedas y zonas de pesca especificas y tendrán permisos globales para toda la flota.11-Scallopers: podrán capturar vieyra y tienen las condiciones anteriores en cuanto a zonas de pesca, permisos globales y vedas. ■



Sectores Inseparables

Un informe de la Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata, presentado en la audiencia pública realizada en el Concejo Deliberante de General Pueyrredón, hace referencia a la situación en el campo de la construcción de buques pesqueros.

Al enfocar la cuestión pesquera , la entidad coloca en primer término los problemas de mercado y luego aquellos que inciden en los costos. Ello es así porque sostiene, actualmente las restricciones para construir nuevos buques son tan importantes que relativizan cualquier otra situación. **"De nada sirve tener costos competitivos y sin distorsiones si esta totalmente prohibido construir barcos pesqueros y si tampoco se fomenta la renovación de la flota"** señala el informe.

Haciendo una descripción de la actividad pesquera en la última década, señala que a fines de 1988, se dejaron de aprobar nuevos proyectos para la pesca de merluza común, siguiendo esta tendencia el resto de las especies hasta que en 1994 se produce un virtual cierre del caladero. Hoy existe la imposibilidad de acceder a permisos de pesca y se dan medidas que inhiben la renovación de la flota así como limitaciones para competir internacionalmente. Además dice la Cámara, en cuanto a la construcción y reparación en particular hay un incumplimiento de los poteros charteados de hacer reparaciones en astilleros nacionales, sin dejar de lado que existe competencia desleal en las reparaciones navales realizadas por extranjeros. La exención del IVA esta mal reglamentada ya que impide descargar los créditos fiscales, los costos de nacionalización de insumos importados son elevados, y faltan créditos específicos, además de la suspensión del reintegro previsto en el Dec. 937/93.

"Si las restricciones a la sobrepesca se hubieran aplicado verdaderamente y con ecuanimidad, no serían tan criticables y hoy tendríamos un recurso quizá subexplotado pero sostenible. Sin embargo la incongruencia pasa precisamente porque a partir del 1989 es cuando se registra la mayor importación de buques congeladores, usados, muchos de los cuales lograron acceder a permisos de pesca irrestrictos a través de diversos artilugios. Con esto queremos decir que si hoy existe sobrepesca no se puede culpar a los astilleros argentinos por construir muchos barcos", sostiene la entidad. De hecho en los últimos 7 años la industria naval argentina aportó sólo 5% de los m3 de bodega ingresados a la flota, siendo su mayoría del tipo fresqueros, mientras que la gran mayoría de los buques importados fueron congeladores que no procesan materia prima en tierra y por ende generan mucho menor empleo, agrega el informe.

No es extraño que en este contexto una industria que ocupara 15.000 obreros en forma directa en todo el país hoy mantenga sólo 10% de esos empleos. **"Valdrá la pena seguir luchando por la subsistencia de un sector que aparentemente quedó reducido ?"** se pregunta la industria naval.

Al analizar las experiencias de otros países líderes en la materia señala que España es el que más ha sobreinvertido en materia de barcos pesqueros y que aplica una agresiva política para sacar buques de su caladero, teniendo todos sus astilleros a trabajo pleno y construyendo mas barcos de pesca para renovar su flota y exportarlos. Chile que hace poco más de 10 años no tenia industria naval hoy es una potencia en la materia. EE.UU. por aplicación de la "Jhons Act" no permite operar a ninguna embarcación que no haya sido construida en ese país y Japón tiene leyes de vida útil máxima que garantizan una permanente renovación de la flota. **"La mayoría de países reconocen a la Industria naval como una actividad multiplicadora de empleos, de mayor espectro que la propia construcción y por ello la fomentan y hasta la subsidian. Ningún país desarrollado admite la existencia de un importante sector pesquero sin una industria naval acorde que lo complemente, sin embargo en la Argentina se ha logrado imponer una extraña disociación entre ambos sectores. Aniquilar al sector naval implica también que no se desarrollen nuevos emprendimientos desde abajo, es cortar los sueños de miles de pescadores, es resignarse a que las inversiones provengan solamente del extranjero o de los grandes empresarios, es en definitiva condenar a la pesca a ser una actividad cada vez más oligopólica y desatomizada. Hasta ahora hemos logrado una creciente extranjerización de nuestro caladero, hemos llegado a niveles de sobrepesca, nos hemos concentrado en ser proveedores de commodities fomentando la incorporación de barcos congeladores y factorías usados, se ha aumentado notablemente la antigüedad de la flota y se continua desalentando el empleo en tierra"**, advierte la Cámara de la Industria Naval.

De allí que si se quiere que la pesca vuelva a legitimar sus cifras de capturas y exportaciones con puestos de trabajo, la entidad propone cambiar el rumbo en 180°, privilegiando los barcos fresqueros de construcción nacional que dan trabajo en tierra. Asimismo, solicita cancelar todas las excepciones a la reserva del pabellón nacional.

Agrega finalmente que la construcción naval se podrá reinsertar fácilmente en este nuevo contexto sin necesidad de generar mas sobrepesca; siempre y cuando se adopte un nuevo régimen pesquero que permita redimensionar la flota priorizando a los barcos fresqueros, además de que se destraben algunas medidas que inhiben la autorenovación de la flota y si se deja de fomentar el negocio de corto plazo que supone la importación de buques pesqueros usados. ■



La protección del Recurso Pesquero Argentino

*Por José María A. Iturralde**

1- Un concepto peligrosamente equivocado

Existe en la opinión pública la convicción de que nuestras aguas marítimas encierran una inmensa riqueza pesquera. Haciendo pie en esta creencia, algunas personas de prestigio han sugerido que se licite internacionalmente su explotación, contra el pago de un canon que - a criterio de estos sabios- generaría ingresos al Estado por miles de millones de dólares anuales.

Lamentablemente, esta **"verdad"** no es tal y estos impuestos mil millonarios son imposibles.

No obstante su considerable extensión y la poca profundidad de sus aguas -que favorecen el desarrollo de la vida acuática-, nuestra plataforma continental resulta escasa en nutrientes y correlativamente pobre en peces.

Si la Patagonia es un páramo, también lo son las aguas que la enfrentan.

Desgranemos algunos datos simples.

Los máximos volúmenes de captura en nuestras aguas se lograron en los últimos años, alcanzando en 1995 la cantidad de 1.135.452 toneladas -50% de merluza hubbsi-.

Esta cifra no es grande, por el contrario, es insignificante frente al total de capturas mundiales, que está en el orden de los cien millones de toneladas/año. Además, su efecto económico es pequeño si la comparamos -por ejemplo- con lo que sucede en Chile: allí, con una superficie acuática menor pero más rica tanto en nutrientes como en calidad y variedad de especies, y a favor de una industria más moderna, que asegura un mejor y mayor procesamiento, el valor anual de las exportaciones pesqueras es varias veces superior al argentino.

Esta participación del uno por ciento en los mercados no es coherente con nuestros sueños de grandeza pesquera: sobre todo, porque para **"arañarla"**, hemos debido llevar nuestro caladero más allá de su máxima explotación racional.

Los pescadores marplatenses de altura saben que en los años setenta y casi hasta el final de los ochenta, completaban la bodega con merluza de buen tamaño, en pocos días y frente a las costas bonaerenses. En estos años noventa, deben navegar varios días hacia el Sur para encontrar los cardúmenes, que son menores y los obligan a permanecer más días arrastrando hasta llenar el buque ; cuando lo logran-.....Para peor, los ejemplares capturados son cada vez más jóvenes y por ello pequeños en tamaño.

Hay especies valiosas, como la merluza austral, que ya han colapsado; otras, como el langostino, se conservan gracias a la imposición de vedas cada vez más extendidas.

Por fin, en varias oportunidades nuestra Autoridad Pesquera debió dar por finalizada anticipadamente la campaña de pesca de algunas especies como por ejemplo la polaca, el calamar y la merluza negra y llamar a los pescadores a puerto, **"cortando"** sus viajes, por haberse superado los volúmenes de máxima captura anual permitida.

Estos datos coincidentes deben llamarnos a la realidad: el esfuerzo pesquero que permitió capturar más de un millón de toneladas y que generó exportaciones pesqueras por mil millones de dólares anuales, esta dejando exhausto al recurso, llevándolo a una situación similar a la que se vivió en lugares como Terranova y Namibia, inmediatamente antes del colapso de sus caladeros.

Estamos enfrentados a otra catástrofe desencadenada por la acción destructora del hombre sobre la naturaleza.

Estamos matando más pescado que el que pueden reponer las distintas especies a lo largo de su ciclo vital.

Hablemos de nuestro principal recurso, la merluza hubbsi.

El INIDEP realizó un estudio, citado en el N° 93 de la revista **"Redes de la Industria Pesquera Argentina"**, pag. 40. De este resulta que el límite razonable de captura desde el punto de vista biológico, si se pretende mantener la estabilidad del stock de nuestra merluza, sería de 360.000 toneladas anuales. Esto preocupa y asusta, porque la captura final de 1996, sólo en base a los datos oficiales reportados por la flota, estaría próxima a las 600.000 toneladas. Dice la publicación que **"El descarte, la actividad de barcos sin licencia y las omisiones en los partes de pesca que pudieron comprobarse durante el desarrollo de un programa de observadores a bordo, aumentarían significativamente el total mencionado"**.

Esto significa que la extracción real de merluza duplica el volumen científicamente sugerido como captura máxima anual permisible, **"situación que no podrá sostenerse en el tiempo sin riesgos ciertos para la salud del stock"**.

Debemos difundir estas realidades y plantearnos cómo solucionar este problema.

Como simples ciudadanos, empecemos por revisar nuestra **"conciencia pesquera"**, hasta comprender que este caladero -naturalmente frágil por la antes apuntada escasez de nutrientes- debe ser activamente protegido, a fin de defenderlo del excesivo esfuerzo pesquero al que esta sometido. Esta presión suicida sobre el recurso puede llevarnos, en el corto plazo, a la imposibilidad de su aprovechamiento comercial viable, tanto en lo económico como desde el punto de vista de su conservación.



2. Algunas experiencias internacionales

La conservación de los recursos vivos del mar está directamente vinculada con la subsistencia de la humanidad; motivo por el cual es objeto de atención de parte de los Estados y de los organismos internacionales desde hace muchos años.

Hay clara contraposición entre los países en cuyas aguas viven los peces (interesados tanto en protegerlos como en reservar su explotación a sus nacionales), por un lado; contra aquéllos que tienen grandes flotas pesqueras que los capturan lejos de su territorio (como Rusia y Japón, que procuran abrir los caladeros a sus barcos nómades).

A la sombra de esta disputa, se arribó con esfuerzo a distintos convenios internacionales, tanto bilaterales, como regionales o de proyección mundial.

Entre los acuerdos bilaterales se cuenta el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, firmado por nuestro país y el Uruguay, portador de normas sobre la explotación pesquera en dicho río y en la llamada **"Zona Común de Pesca"**, que se extiende en aguas uruguayas y argentinas, permitiendo que barcos argentinos operen hasta más allá de La Paloma y que barcos uruguayos puedan pescar frente a la Provincia de Buenos Aires. Existe una Comisión bilateral que -entre otras tareas- dicta normas reguladoras de esta pesca.

Un acuerdo regional trascendente es el que organizó la Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO). Fue en su marco que, hace dos años, se desarrolló un grave conflicto entre Canadá y la UE,por las cuotas de captura del fletán negro. El enfrentamiento superó la capacidad de respuesta del organismo internacional, llevó a que Canadá capturara en alta mar al pesquero español **"Estay"** y terminó gracias a negociaciones directas que permitieron liberar el barco.

El principal instrumento multilateral de protección pesquera es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (Nueva York, 30 de abril de 1982) y el Acuerdo Relativo a la Aplicación de su Parte XI, del 28 de julio de 1994, ambos instrumentos fueron ratificados por nuestro país mediante Ley 24.543 , publicado en el Boletín Oficial el 25 de octubre de 1995.

La Convención estipula que todo Estado tienen derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de las doce millas marinas medidas desde las líneas de base que ella misma define -art.3°- que en la zona contigua al mar territorial y hasta una distancia máxima de 24 millas, el estado ribereño puede tomar medidas de fiscalización conducentes a prevenir y sancionar infracciones a sus leyes aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias -art.33-; y que más allá de estas áreas y hasta un máximo de 200 millas, el estado ribereño tiene -entre otros derechos puntualmente enumerados- el de explotar los recursos naturales de las aguas y del lecho y subsuelo del mar, así como el de proteger y preservar el medio marino -art.55-

La Convención en su art.61, establece que **"El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su ZEE"** y asegurará la preservación de estos recursos mediante medidas de conservación y administración que eviten su explotación excesiva. **"Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los estados en desarrollo..."**

Desarrollando estos conceptos, los artículos 61,62 y 63 de la Convención establecen valiosísimas pautas rectoras, cuyo análisis excede los limites de este artículo; es recomendable su lectura.

El art.64 aborda un tema muy sensible para nuestro país: la potestad reguladora del estado ribereño sobre las poblaciones de peces altamente migratorias. Los peces, no reconocen fronteras políticas y una misma población de una determinada especie -ejemplo máximo, el calamar que **"compartimos"** con los isleños de las Malvinas y con quienes lo pescan en aguas internacionales a la altura de Comodoro Rivadavia- suele desplazarse sucesivamente, a lo largo de cada año, por aguas controladas por distintos países, o entre la ZEE de un determinado país y el alta mar vecino. ¿Hasta dónde pueden los estados ribereños establecer en forma unilateral o negociada, medidas de conservación pesquera que deban respetar los buques que capturan esa especie fuera de sus ZEE, e imponer su observancia?. El asunto ha sido considerado en distintas conferencias diplomáticas y, aunque no hay todavía textos internacionales vigentes sobre el particular, se avanza sostenidamente hacia el reconocimiento de crecientes potestades al estado costero.

3.La experiencia argentina.

3.1.Normas básicas.

Por increíble que parezca, mientras nuestro país contempló, en los últimos diez años, un vertiginoso crecimiento de las capturas pesqueras, que amenazan la subsistencia del caladero, nuestra Legislatura ha sido incapaz de producir una Ley de Pesca que organice esta actividad extractiva, industrializadora y destructora del recurso.

En ausencia de esa ley fundamental, la pesca comercial está hoy organizada por las siguientes y dispersas normas principales:

a. La Ley 20.136, del año 1973, tras declarar que los recur-



sos vivos de nuestras aguas pertenecen al Estado Nacional -que debe concederlos en explotación a los particulares-, reserva su pesca a los buques de bandera nacional.

b. La Ley 22.107 establece algunas reglas sobre la habilitación de establecimientos pesqueros y sobre el contralor de esta actividad por la hoy Secretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación.

c.Hubo varios y sucesivos decretos que, en el marco de estas leyes, organizaron la administración del recurso y la concesión de permisos de pesca a los buques argentinos. Hoy está vigente el que lleva el N° 2.236 del año 1991 y que es, en la práctica, la piedra angular de la potestad reguladora del Estado sobre la extracción de recursos acuáticos vivos. Más abajo la analizaremos.

d.El Decreto N°1.493-92 autorizó, por cuatro años, que concluyeron en agosto de 1996 y que fue prorrogado para 1997 por la autoridad pesquera, el arrendamiento o fletamento de buques de pesca extranjeros por armadores argentinos, para que bajo la -muy teórica- conducción de estos empresarios locales pudieran pescar en nuestras aguas. En la práctica, permitió que un promedio de sesenta barcos japoneses, coreanos y taiwaneses capturaran calamar argentino, entre 1993 y este año, por algo más de 100.000 toneladas anuales.

2. El decreto 2236/91 :Sus principales normas.

Esta norma atribuye la conducción de la política pesquera nacional a la hoy Secretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de su Subsecretaria de Pesca, autoridad que la ha reglamentado a través de la Resolución SAGyP N1 245/91, varias veces modificada.

La autoridad pesquera establece anualmente la captura máxima permisible de cada especie, conforme bases científicas resultantes de las evaluaciones del INIDEP.

Si un particular desea dedicarse a la pesca comercial y entiende que hay recurso disponible, debe presentar un proyecto, fundando su viabilidad técnica y económica, y solicitar permiso de pesca para un buque determinado. De considerarse que el proyecto es viable y que hay recursos disponibles, se autoriza la incorporación de ese buque, dando a tal fin un plazo. Si ésta se cumple dentro del término, el permiso es otorgado.

Este permiso es casi inseparable del barco al que pertenece, y es condición para su eventual transferencia a otro u otros barcos, que el cambio no implique un aumento del esfuerzo de pesca.

Los permisos pueden ser irrestrictos -para todas las áreas geográficas y todas las especies-; restringidos -excluyentes de ciertas especies o limitados a cierta área- o bien de gran altura, para operar sobre el talud continental o fuera de nuestra ZEE, en alta mar o en aguas de terceros países.

Los permisos sólo pueden suspenderse en forma total o parcial con carácter general y por razones fundadas en la preservación del recurso y en su utilización racional.

La Autoridad puede establecer zonas o épocas de veda para proteger los recursos, sin perjuicio de acudir a otras medidas protectivas, tales como la fijación de áreas o cuotas de explotación, la reglamentación de características constructivas y de utilización de las artes de pesca y el establecimiento de tallas mínimas para los ejemplares capturados.

Un buque puede perder su permiso por permanecer inactivo, sin causa justificante, por ciento ochenta días corridos, por no tener su propietario al día sus impuestos o el pago de cargas sociales, o por haber infringido normas de conservación pesquera u otras obligaciones a su cargo.

Los armadores están obligados a informar sobre las capturas de sus buques al finalizar cada viaje de pesca, precisando el volumen pescado por especie, las zonas en que se produjeron las capturas, los lances efectuados, el combustible consumido, etc. Esta información es básica para evaluar la presión que los buques ejercen sobre el recurso y la evolución y tendencia de las capturas.

3. Progresión en el otorgamiento de los permisos de pesca

Las primeras señales de sobreexplotación pesquera se percibieron en 1988. Un preocupado director del INIDEP, reconoció que la merluza hubbsi estaba escaseando en aguas bonaerenses. En esa época, la captura anual de merluza era bastante menos que la mitad de la actual, y las capturas anuales de todas las especies sumaban un tercio de las de 1995.

Los barcos congeladores que operaban con nuestra bandera eran alrededor de cincuenta. Hoy, a pesar de que el otorgamiento de permisos de pesca nuevos fue limitándose progresivamente, son más de doscientos.

En 1988, quien presentaba un proyecto pesquero bien armado. recibía permiso de pesca para pescar cualquier especie, en cualquier zona de nuestro mar y sin límites de volumen.

A partir de esa época, las cosas fueron cambiando a medida que aparecieron señales de progresiva sobrepesca.

Primero fue el langostino: la Resolución SAGyP N°1113-88 organizó esta pesquería con medidas tales como la restricción del otorgamiento de permisos nuevos, la fijación de cupos anuales de captura, la prohibición de dedicar a su captura barcos de más de 40 m. de eslora y 2000 HP de potencia de máquinas, etc. Se estableció un área de veda permanente en Mazarredo al sur del Golfo de San Jorge, próxima a la costa de Santa Cruz y año tras año aparecieron prohibiciones temporarias para su pesca.

Tiempo después se impuso la utilización de aparejos selectivos para facilitar el escape de la merluza juvenil.

En 1990, se dispuso que los nuevos permisos de pesca se otorgarían para operar sólo al sur del paralelo 47°, y que los buques que contaran con permisos restringidos no podrían capturar calamar, salvo que estuvieran equipados con **"poteras"**, arte de pesca selectivo para esta especie.

En abril de 1993, se incorporó al listado de especies en máxima explotación, ergo, no susceptibles de permisos de pesca nuevos, al abadejo, el salmón, la polaca, el mero, la corvina, el lenguado, el besugo, la pescadilla, el cazón y el gatuzo. Algunas de ellas, por ejemplo el mero, **"salieron"** luego de este listado, por un breve tiempo.

En septiembre del mismo año se restringió la posibilidad de transferir a nuevos buques los permisos provenientes de barcos inactivos y hubo otras limitaciones que luego fueron morigeradas.

Los permisos **"nuevos"** se otorgaron en forma cada vez más restringida. Desde 1989 no tenían merluza hubbsi, merluza austral, ni langostino; en 1990 apareció la limitación del paralelo 47° Sur -salvo para los buques con poteras-, luego, el permiso de pesca se otorgaba para capturar exclusivamente las especies consignadas en el proyecto pesquero; hoy en día, los permisos **"nuevos"** enumeran tanto las especies autorizadas, como el volumen máximo anual de captura permitido para cada una de ellas.

En julio de 1994 se declaró en máximo rendimiento a todas las especies, salvo el krill y los túnidos. Sobre el primero no hay experiencia ni stocks significativos; los segundos se capturan en escaso volumen en aguas uruguayas, en la Zona Común de Pesca.

Aparecieron vedas para ciertas especies, por ejemplo, el calamar no puede pescarse dentro de la ZEE entre el 1° de septiembre y el 31 de enero; se ordenó cesar la captura de polaca y merluza negra por haberse llegado al volumen anual máximo permitido, etc., y restricciones para otras como la merluza negra que se puede pescar sólo con el arte llamado palangre.

En noviembre del mismo año, se dispuso que cuando se reemplazase un barco desactivado por otro nuevo el cupo anual de captura autorizada para el sustituto en ningún caso podría superar los volúmenes efectivamente pescados por el sustituto en el mejor de sus tres últimos años de actividad.

En diciembre de 1995 hubo una pequeña **"primavera"**: se licitó un cupo de 30.000 ton. anuales de calamar, a distribuir entre empresas que tuvieran establecimientos para procesar pescado en tierra.

Un año después se prohibió la presentación de nuevos proyectos pesqueros (hacía dos años y medio que los proyectos técnicamente viables recibían su puntaje evaluatorio y se inscribían en un registro; pero no se autorizaba la incorporación de los buques por no haber recurso disponible).

Queda así claro que la autoridad pesquera ha evolucionado en su política de preservación del recurso. Arrancó con una actitud muy liberal, pasó por crecientes restricciones y hoy ha cerrado el caladero al ingreso de nuevos barcos, salvo el caso de reemplazo de buques siniestrados o desactivados.

A la luz de la experiencia de otros países, que debieron llegar a la veda pesquera total por varios años para permitir la recomposición de los stocks -con la consecuente desaparición de las empresas que dependían de las capturas para sostener su actividad-, este proceso tiene perfecta lógica y justificación. Lamentablemente, hay demasiados buques autorizados para pescar y otros que capturan sin permiso, lo que obligará a nuevas y aún más duras medidas de control, para obtener una progresiva disminución del esfuerzo de pesca, única alternativa a la veda total y prologada.

Conclusiones

Esta apretada reseña es incompleta si la miramos con los ojos de quien conoce la actividad pesquera, pero no esta dirigida a los expertos, sino a quienes no cuentan con información básica sobre ella. Por esto evito sumergir al lector en un aluvión de detalles y precisiones académicas.

He descripto, en gruesas pinceladas, como la sobrepesca esta perjudicando nuestros recursos, y el modo en que nuestras autoridades en el marco de la experiencia internacional en la materia y del escaso sistema legal vigente, debieron desarrollar y aplicar políticas progresivamente proteccionistas. Este itinerario esta oscurecido por vacilaciones y contrasentidos puntuales como la cuestionable presencia de cincuenta barcos poteros extranjeros en nuestro caladero, a pesar de que en agosto de 1996 se extinguió la vigencia del decreto que los autorizaba y no obstante que hasta la fecha de redactarse estas líneas no había sido renovado.

Cada restricción afectó intereses concretos de empresas pesqueras activas o de personas interesadas en iniciar su operación en el país. En otra oportunidad describiré como ciertas naciones tradicionalmente pesqueras han terciado en la cuestión, tratando de introducir los buques de sus empresas en nuestro caladero, a cambio del ingreso del producto de origen argentino a sus mercados consumidores.

Estas resistencias, internas y exteriores, dificultaron la aplicación consistente de la política proteccionista que el interés nacional demanda, y coadyuvaron para que la implementación de las decisiones de nuestra autoridad fuera morosa y estuviera a la zaga de la realidad.

Creo que aun no se ha hecho lo suficiente; y que serán necesarias otras medidas y renovadas conductas honestas y coherentes, para revertir la crítica situación del caladero.

Debo rescatar y aplaudir la tendencia de la administración a introducir nuevos y mejores mecanismos de preservación, aún cuando, por razones variadas y a veces nada santas, no siempre haya prevalecido el interés de la comunidad en su confrontación con el de algunos empresarios hábiles y bien relacionados. ■

El Dr. Iturralde es abogado, fue funcionario de la Subsecretaría de Marina Mercante y profesor de Derecho Marítimo. Especial experiencia en cuestiones gremiales y laborales. Asesora empresas de navegación y pesca.



El Río Uruguay en la Hidrovía

Por Juan Raúl Ferreira,
embajador extraordinario y plenipotenciario de la R.O. del Uruguay en la Argentina

Existe unanimidad en considerar a la Hidrovía como uno de los emprendimientos más importantes dentro de la política de integración de los países del área. Los Tratados, Acuerdos, Notas Reversales y protocolos que se perfeccionan entre los Estados signatarios apuntan a favorecer y estimular la navegación a lo largo de un corredor fluvial de 3.442 kms. comprendido entre los puertos de Cáceres en Brasil y Nueva Palmira en Uruguay. Tiene un área de influencia directa de 720.000 kms.2 e indirecta de 3.000.000 de kms2, con una población de 25 millones de habitantes.

Antecedentes

Los podemos agrupar de acuerdo al siguiente orden cronológico:

1.Durante 1988 se reúnen los Ministros de Transportes de la Cuenta del Plata en Campo Grande (Brasil) para crear un Grupo Ad-hoc. Al año siguiente se constituye el Comité de la Hidrovía, y posteriormente la Declaración de Montevideo del 1° de marzo de 1990 de los Presidentes, le da al proyecto un impulso político al mas alto nivel.

Casi simultáneamente, Organismos Internacionales como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Instituto para la Integración de América Latina, la Asociación Latinoamericana de Integración y la Comunidad Europea,así como el Banco Interamericano de Desarrollo, ofrecen recursos no reembolsables para realizar los estudios de factibilidad.

2. En septiembre de 1991 se firma el Acuerdo para el Proyecto de la Hidrovía con el BID. El 26 de junio de 1992, los Cancilleres y Ministros de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, suscribieron en Las Leñas -Argentina- el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay- Paraná o Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus seis Protocolos Adicionales.

3. El 11 de febrero del corriente año se reunieron en Buenos Aires los presidentes de Argentina, Paraguay y Uruguay junto a los representantes de los gobiernos de Brasil y Bolivia para anunciar los dragados de los ríos Paraná y Uruguay y la inauguración del dragado a 32 pies de profundidad desde el puerto San Martín hasta la zona exterior del Río de la Plata.

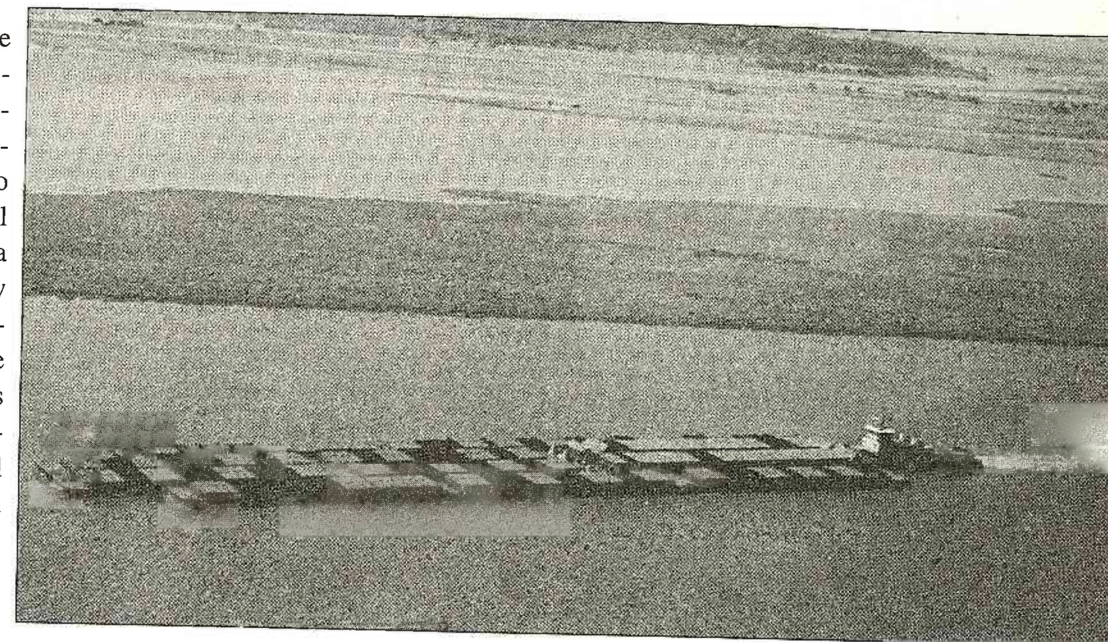
Su puesta en marcha

Los proyectos y Acuerdos entre los distintos Estados persiguen determinar las obras y las rutas necesarias para hacer posible la navegación en todo el curso de la Hidrovía. No obstante, pueden surgir ciertos interrogantes o dudas al aplicar la normativa que regula tan ambicioso emprendimiento.

En tal sentido, es interesante señalar lo sucedido como consecuencia de la aplicación del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992 en lo que tiene que ver con la compatibilidad de su régimen juridico-institucional con el correspondiente al Río Uruguay. Este es parte integrante de la Hidrovía, a pesar de ello, en el referido Acuerdo se omitió incluir cualquier referencia que diera pauta de sus status jurídico, solo se señaló al Puerto de Nueva Palmira como el punto terminal sur del Proyecto.

Tal omisión -se llega a Nueva Palmira navegando el río Uruguay- podría ocasionar conflictos respecto a la normativa a aplicar. En atención a dicho extremo, los gobiernos de Argentina y Uruguay establecieron por Acuerdo de Canje de Notas en diciembre de 1995 la creación de una Comisión Binacional Ad.hoc encargada de elaborar un instrumento que compatibilizará las normas que regularían el transporte fluvial y que determinaría su espacio de aplicación geográfico.

Por dicho documento, ambos estados acordaron instruir a sus respectivas delegaciones ante la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), para que incorporaran al Digesto del Río Uruguay normas sustantivas de contenido similar a las del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales.. Es así que se establece que las que resulten incorporadas al Digesto del Río Uruguay serán exclusivamente aplicables a los buques contemplados por los Arts.13 y 14 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, que naveguen por el Río Uruguay en un tramo definido de 5 millas.



Asimismo se dispuso que, previo a la adopción de la normativa aprobada, las respectivas delegaciones de la CARU, deberán informar a las Cancillerías sobre los proyectos que hayan acordado. Es decir, que sin previo acuerdo de ambos gobiernos expresado por escrito, la CARU, no podrá aplicar la reglamentación consensuada. De esta manera, se obtendrá la necesaria armonización que permitirá la navegación sin ningún tipo de inconvenientes a todo lo largo de la Hidrovía.

Debe señalarse que el dragado de los Canales de Martín García, obra declarada oficialmente iniciada el día 27 de diciembre de 1996 y el presente Canje de notas, constituyen dos hitos fundamentales para poder convertir al Puerto de Nueva Palmira en uno de los más importantes de la Hidrovía, al ser punto terminal de un largo camino y, al mismo tiempo, abastecimiento para los buques graneleros que operan en la zona.

El acuerdo constituye un paso importante para ofrecer las garantías necesarias a operaciones o maniobras marítimas de distinta índole - fondeo, armado o desarmado de convoyes, etc.- destinadas a tener participación activa en operaciones portuarias previstas en el Proyecto. También se presenta la oportunidad para capacitar pilotos y prácticos que estarán en condiciones de navegar a través de esa extensa carretera fluvial.

Concreciones

Es necesario consignar que las Notas Reversales suscritas en Buenos Aires entre el señor Canciller de la República Argentina, Ing. Guido Di Tella y el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República, D. Juan Raúl Ferreira, permiten alcanzar una solución satisfactoria a la situación que se había generado entre el régimen de la Hidrovía y el correspondiente a la normativa aplicable al tramo del río Uruguay que comparten ambos países platenses.

La importancia significativa de este Acuerdo quedó demostrada al disponerse que su firma se estamparía en momentos de llevarse a cabo en Buenos Aires el encuentro sobre **"Los aportes argentinos al programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná"** en el cual participaron el señor Presidente Dr. D. Julio María Sanguinetti junto a los también primeros mandatarios Dr.D.Carlos Saúl Menem y D.Juan Carlos Wasmosy. ■

Recordando a los viejos armadores de La Boca

por Bruno Pellizzetti

En un momento de nostalgia recordé mi llegada a la Boca. Venía de Italia, corría el año 1948 y la guerra y postguerra, con sus avatares políticos, me habían decepcionado, lo que me decidió a buscar amparo en esta Argentina. Mi padre era capitán del buque de ultramar **"Gianfranco"** -bajo bandera argentina se llamó Río Salado- que al comenzar la contienda había quedado bloqueado en Buenos Aires. Al terminar la guerra él no regresó a Italia. Fuimos mi madre y yo quienes buscamos aquí una vida menos azarosa de la que habíamos sufrido.

Por consejo de mi padre no busque trabajo en los buques de ultramar, aunque había hecho alguna experiencia en los mares con buques petroleros. El me aconsejaba que navegara en los ríos ya que decía, con razón, que en el mundo fluvial todavía se podían encontrar posibilidades y aportar iniciativas. Fue así que compre en Reconquista el viejo "**Billy"**, antiguo velero que, en su buena época, traía el correo desde Inglaterra.

Con ese pequeño y diminuto buque, al cual le habíamos instalado un motor, comencé a descubrir los ríos.

En el primer viaje de regreso de Barranqueras, llegué a Vuelta de Rocha, en la Boca, y metimos el Billy entre un centenar de barcos, chatas y remolcadores, pues allí era el gran fondeadero.

Era una época de gran actividad. En los muelles, a lo largo del Riachuelo, no había un lugar libre para amarrarse a tierra, por eso hacíamos cola esperando lugar para operar.

Necesitábamos ropa marinera, pues venía el invierno y fui al negocio de los Zanchetti, ubicado en Pedro de Mendoza, casi Necochea. Allí, bajo unos pórticos que me recordaban la Plaza San Jorge de Génova, se encontraba el gran salón de venta y al fondo el taller y la sastrería donde producían gabanes, pantalones, camperas de grueso paño, gorros, sabanas, hasta tenían zapatos, aunque no creo que de producción propia. Recuerdo que en la entrada, sobre un caballete, había un gran marco que contenía un fondo de paño. Me quedé a contemplarlo con cierta sorpresa ya que tenía prendidos con alfileres un centenar de sobres con estampillas de todo el mundo. Fue fácil comprender que desde principios de siglo ese negocio hacía de casilla de correo a los navegantes. Las familias escribían a la casa Zanchetti y los navegantes recién llegados iban a buscar en el cuadro las cartas (Eso me hacía recordar cuando llegaron al Riachuelo nuestros antepasados: el capitán Antonio Pardo -mi abuelo en 1874 e Italo, mi padre, en 1909 a quién en la Boca -p falta de oficiales- una comisión de veteranos capitanes había tomado examen y lo habían ascendido a **"escriba no"** que sería el primer oficial). Cuando me arrime al mos trador, se acercó un señor bajito y me preguntó quien era Muchos en la Boca hablaban genovés, por lo que lo sor prendí contestándole en dialecto -Sun de Zena- Soy de Gé nova. Se sonrió y me contó también en dialecto, de donde venían los Zanetti y cómo sus antepasados habían construi do allí su gran tienda de ropa marinera. Su afabilidad m sorprendió, y en ese momento llamó a su hermano -era muy parecidos- y me dijo **"Muchacho, en esta casa v tenés crédito abierto..."**.Qué época!, me daba crédito p ser genovés y ni conocía mi apellido....

Otros tiempos

Debo reconocer que en la Boca, más de una vez me diero créditos en formas similares. Por ejemplo, el armador F gliarino me vendió el buque **"Tigre"** sin que pusiera un pe so a su entrega o años después el mismo Guillermo Mu chison, gran armador, nos vendió un convoy casi totalmen te a crédito cuando formamos con Ferruccio la firma D Bene SA. También se inscribe en ese contexto, mi relació de Vincenzo Parisi, con sus dos socios, Carucci y Sorian que además de ser armadores de un chaterío para el trans bordo portuario, tenían un astillero en la punta del can San Fernando. Allí por un malentendido había llegado una controversia con sus socios, debiendo intervenir com árbitro el escribano de Marina, Montes, figura ilustre d ámbito naviero. Parisi transó, me hizo entregar mi buqu reparado y me dijo **"Que te crees que soy?, llévate tu ba co y me pagarás cuando puedas...."**. Después de un añ le había pagado y él invitó a sus socios y amigos a una c na, al momento del brindis dijo **"pagué esta cena con dinero de este joven, creía que no me iba a pagar pe me equivoqué y lo festejo"...**

En cambio, con Carucci, -hombre muy bajo que siemp vestía de negro y llevaba un sombrero de alas tan gran que se parecía a esos gángster de las películas norteame canas- nos habían hecho dar un abrazo en señal de paz, p ro el rencor seguía. Tiempo después, cuando una tarde un sábado recorría la costa del Riachuelo y no había un a ma, pues el sol estaba muy fuerte, quedé sorprendido al verlo a Carucci caminar lentamente en el borde de los muelles. Me dio pena y me acerque. De la ventanilla le dije **"Que hace aquí solo, súbase que paseamos juntos", subió y me contó "mi hijo se esta muriendo de cáncer".** Allí se creo entre nosotros una intimidad. **"Váyase a Sicilia, usted tiene dinero y allá en su pueblo a lo menos lo van a nombrar alcalde"**, le dije y me di cuenta que se serenaba. **"Don Pascual, que le parece si nos vamos a un cine?"**, y fuimos.

Al recordar a Carucci me viene a la memoria su mejor amigo, Fazzare, un comisario antidroga que además tenía tiempo para hacer de broker en la compra venta de buques fluviales. Además los dos eran petisos y vestían de la misma forma.

Nombres ilustres

Pasa el tiempo borrando los recuerdos. Si hoy hablamos con alguien sobre los ríos, nos daremos cuenta que se recuerdan solamente a dos grandes armadores, Nicolas Mihanovich y Luis Dodero, quienes fueron verdaderamente grandes con flotas importantes y dedicados especialmente al transporte de pasajeros. Precisamente, los buques de pasajeros eran el criadero de los pilotos fluviales, quienes empezaban de timoneles y a veces de mitaí, lavando cacerolas. Eran barcos que no podían parar nunca y allí había grandes capitanes y baqueanos. Urbano Rojas era el capitán que más me quería. Cuando con el Bruselas -barco a vapor con rueda a cada banda pasaba al lado del Billy, tocaba su sirena y todos los pasajeros abandonaban los salones y venían a las barandas, siendo todo gritos y saludos.

Cuando tuve el titulo de baqueano del Río Paraná en 1955, no solamente navegué en el Billy, sino que fui contratado por algunos armadores de la Boca. Por esa época me hice amigo de Savino Dilernia que con sus hermanos tenían una gran flotilla de buques, chatas y remolcadores. A cargo de esa antigua empresa está el amigo Lorenzo Botto y los remolcadores operan en el puerto de Buenos Aires con la cabeza de un indio en la chimenea.

En mis comienzos de piloto hice un viaje para ellos, saliendo con un convoy de la Boca, con el remolcador **"Quinquela Martín"**. Era un placer navegar desde una timonera que en un ángulo de su frente tenía una puerta, único caso que conocí. Me sentaba en el umbral sobre un bajo taburete y con la mano tendida para atrás, apretaba la cavilla de la rueda del timón. A tres metros tenía la proa y parecía estar sobre el agua, lo que ayudaba muchísimo pues distinguía esos pequeños remolinos que hace la corriente en el cauce profundo. Fue un largo viaje, pues de Corrientes bajamos a Santa Fe a buscar otras chatas. Al volver Savino me llamó, hizo pagar el pilotaje y me puso en la mano mil pesos. Nunca nadie me había premiado, Savino lo hizo.

En otra ocasión les salí de baqueano del **"Don Bautista"**. Recuerdo que mientras navegaba cerca de Bellavista a la media noche, escuche por radio el relato desde el Madison, de la pelea de box de nuestro Lause con un moreno a quien le decían el **"tigre".**

También tuve la ocasión de que los hermanos Gutnisky me enviaran como baqueano a buscar el **"Mado"** que se había varado en el Alto Paraná, se trataba del buque más grande que remontaba hasta Misiones y de reciente construcción .

Si uno quería tener una información sobre los barcos que estaban navegando, había que ir a un boliche de Almirante Brown. Allí en la tardecita llegaba don Pedro Quattrocchi. Tenía dos barcos y los seguía desde su casa, gracias a una poderosa radio transmisora que le había construido Mongi. Don Pedro escuchaba todo el día las comunicaciones y a



veces llamaba por teléfono a otros colegas para darles información sobre sus barcos. Yo le tenía afecto. Quizá una anécdota que recuerdo parecería no hacerlo quedar bien y no es así ya que la cuento con cariño. Venía bajando de Formosa con el Billy un domingo a las cuatro de la tarde, cuando pasé por Lavalle. Quería parar para comprar unas naranjas por lo que tumbé el barco y fui a amarrarme al costado del Gabriele D´Annunzio. En la toldilla sobre el costado de la sombra, estaba sentado el capitán Coldani hombre de Lavalle a quien en el río llamaban **"Capitán Tormenta"**. La suya era una gran familia de inmigrantes. Su barco era más grande, de manera que desde mi toldilla llegaba a sus pies. Mientras unos pibes le cebaban mate, su radio estaba encendida y Pacheco llamó a su barco. La voz de Quattrocchi rompió ese encanto de apacible tarde de domingo **"Gabriele D´Annunzio!. Si me escucha deme su posición. Adelante cambio"**. Coldani entró en la timonera, **"Don Pedro, Don Pedro!, estamos navegando cerca de Reconquista. Hay nubes oscuras en el horizonte, es posible que haya vientos fuertes. Pero no se preocupe Don Pedro. Voy a atropellar. Adelante cambio"**. La voz de Don Pedro sonaba a preocupada **"Don Luis , tenga cuidado. No arriesgue. No arriesgue!.Cambio y corto"**. Con incredulidad mire al Capitán Tormenta quien volvía a sentarse al aire fresco de ese espléndido día.

Así era el río.

En la Boca había otro armador, quien era un profesional, pues había sido práctico de los buques de pasajeros que venían de Italia. Recuerdo a Matelicani. Tuve un marinero-,Caimi, quien habían navegado en su - barco y contaba: **"Nos había enviado a bordo unas latas de minio, con la recomendación de que pintáramos el barco. Era minio más claro, casi de color naranja. Pensábamos que seguramente lo había hecho preparar de ese color, no común, para controlarnos. Al día siguiente Matelicani se embarcó con nosotros. Llegamos a Bellavista y el techo del boliche de Oliva relucía al sol con sus chapas pintadas de un color naranja. "Mi minio!, mi minio!, gritaba Matelicani"**.

Resulta imposible recordar a todos, los Belluscio y sus remolcadores, los hermanos Gismondi que tenían una flotilla de las más importantes en número de embarcaciones, la mayoría viejas chatas que por su bauprés delataban que habían sido veleros.

En la línea entre la Boca y Mar del Plata, por ejemplo, operaban una media docena de buques de unas trescientas toneladas de porte. No había camino asfaltado y el transporte se realizaba con esos pequeños buques. Se llamaba línea de las Estrellas del armador Cafferata y tenía como agente a Gambino. Hoy difícilmente se podría repetir esa hazaña. También operaban una media docena de buques de similar porte con Concordia. Recuerdo con simpatía al viejo Olivera, dueño y patrón, y a su hijo **"el Tino"** que era su agente marítimo. El buque **"San Martín"** hacía la misma línea, pintado de blanco rojo y verde como la bandera italiana y no era para menos, los dos dueños que navegaban a bordo, uno de patrón y el otro de motorista, eran Rafael Amato y Milillo, italianos de Calabria. Siempre admiré a Rafael y fui su amigo, pasó de pescador del Adriático a marinero en la Argentina para comprar con esfuerzos y ahorros su propio buque, terminando como poeta. Lamentablemente quedó ciego pero nunca se desanimó. Tenía una esposa modelo y ella escribía bajo dictado los poemas sobre el mar, que seguía viendo la memoria de ese gran navegante. Publicó varios libros de poesías.

En ese grupo también estaba Osvaldo Astarita con sus grandes planes y la jovialidad del buen porteño. Su suegro era el **"El Nano"**, conocido bailarín en el mundo del tango, competidor del Cachafaz.

Por el año 1928, en el astillero de Revello y Penco , se construyó una serie de buques de características especiales para la navegación a Misiones. Eran buques de 32 metros de eslora, 9 metros de manga -medida superior a la comúny 6 pies de calado. Su estabilidad les permitía llevar sobre cubierta 3,80 metros de altura de troja, evidentemente lograda para la mayor carga de fardos de yerba mate. Quizás fueron los únicos buques que no mantenían las características de chatones y veleros antiguos y fueron construidos con medidas adecuadas a las necesidades de la navegación en el Alto Paraná, río sinuoso con fondo de piedra. Castellani y Solazzi hicieron construir la mayoría de ellos y como buenos italianos les pusieron los nombres de operas líricas. La Boheme, La Forza del Destino, La Lucia, La Traviata,Giuseppe Verdi, Otello....barcos similares tenía los Bruzzone y Pons. Recuerdo que navegué en uno de ellos, **"La Favorita"** y en una oportunidad me acompañó Raúl Soldi, delicado y distinguido pintor.

Una gran sorpresa me llevé el día que pusimos en grada a "La Boheme", que Del Bene le había comprado a Solazzi, ya que debajo del derecho de popa, el buque tenía un robusto patín de acero. ¿Para qué servía?. Resulta que los buques con destino a Misiones subían con cargas generales que normalmente no llegaban a sumergirlos hasta el calado máximo. De bajada venía a carga y calado total y en los pasos el patín podía tocar y deslizarse sobre el fondo alisado de piedra (el fondo de piedra escalonado en el sentido aguas arriba, en cambio ya había sido alisado durante miles de años por la corriente en el sentido descendente), de esa manera la popa pega un salto salvando el tintero del timón. **"Viejos pícaros"**, pensé en aquél entonces.

La familia Badaracco tenía línea con Puerto Ruiz en Entre Ríos y transportaba también arena fina uruguaya para las vidrierías. Conocí al ya viejo Badaracco, quien tuvo que conducir el Centro de Armadores de Cabotaje, en momentos muy difíciles. Con respecto a él alguien me susurró en el oído **"Badaracco iba a comer a un fondín de la Boca. Siempre comía sopa con queso rayado. La sopa costaba un peso, pero un día recibió la cuenta de dos pesos. El dueño del fondín le había anotado: sopa, un peso; queso rayado, un peso"**. Sabido es que los genoveses tenemos fama de tacaños por lo que la anécdota se refería a que el dueño del fondín, cansado de ver que su cliente vaciaba la quesera en la sopa, quiso darle una advertencia y no conforme con eso le puso un apodo en genovés **"furmagin"**.

Que Badaracco, con quien tuve una magnífica relación, perdone este chiste.

Generaciones

Hace un par de años se me ocurrió sugerir a las autoridades que para sanear el Riachuelo había que desviarlo por el antiguo cauce del arroyo Maciel. Su boca ahora esta tapada por un puentecito y pocos saben de este desague que llega hasta el Río de la Plata. No sólo lo vi en los antiguos mapas, sino que lo navegue hace casi cincuenta años con el Billy. Un puente me cortó el camino y debajo de él estaba el taller naval con rampa de Mercurio, donde empezó y se hizo grande. Muchos armadores también recurrían a los talleres navales de Mantero, de Justic y Fiore, de Davenía. No hay que olvidar que durante las guerras mundiales no podían llegar repuestos para los viejos motores y ellos con su capacitada artesanía los construían.

A fines del siglo pasado había un sinnúmero de astilleros y de técnicos en la construcción naval. Esteban Ortelli, Marola , Ghioldi, Tomás Amigo, Domingo Cichero, José Craviotto, Constantino Devoto, Vicente Forte....los almacenes navales Carrega, Ferrari, Figari, Elena, la velería de los Castagnola, el taller de faroles con estopín que hacía Medone. En esta época la flota de río mas importante era la del armador Juan Bautista Lavarello, en cuya empresa empezó a trabajar Mihanovich.

Un episodio muy importante para la Boca relacionado con los barcos se dio cuando la Asociación de Calafates Unidos, hizo fundir en el Astillero Grondona una bien dimensionada campana y en 1901 con sus repliques llamó a reunión y por primera vez en Latinoamérica se fijaron las 8 horas de trabajo diario. Una campana con historia que aún hoy es conservada.

En el marco de la Boca, esas generaciones constituyeron importantes asociaciones gremiales, de servicio y culturales:Bomberos Voluntarios, Sociedad Ligure, Liberi Pensatori, La Verdi, La Unión de la Boca, El Ateneo, Sol de Mayo, la República de la Boca y otras. Precisamente la República de la Boca -institución a la cual pertenezco-hoy conducida por el profesor Rubén Granara Insua y el distinguido amigo Banchero, inaugurará muy pronto el Museo del Inmigrante, donde serán recordadas esas figuras destacadas que en parte mencioné.

Es bueno recordar que la Boca de aquellas generaciones era el puerto principal de nuestro país. Representaba el nexo entre el mar y todas las regiones de la Cuenca del Plata. Unos cuatrocientos armadores, profesionales y empresas de familia operaban unas 1200 embarcaciones fluviales y tenían el gran orgullo de desplegar al tope de los mástiles de sus barcos, la bandera argentina. Hicieron honor a su profesionalidad, remontaron los ríos en todos sus rincones y llevaron el progreso. No es responsabilidad de ellos si hoy todo eso se encuentra más en el recuerdo que en la realidad.

*Con este trabajo quiero rendir un homenaje a esos patriotas de la Boca y elegí para su publicación la revista **"Marina"** por ser ella un verdadero símbolo de la Argentinidad.* ■





La modernización de los puertos de Río de Janeiro

Por Carlos Fasciolo, consul general de la República Argentina en Río de Janeiro

Argentina y Brasil están sacando mutuos beneficios de una profunda y estrecha relación nacida de los entendimientos políticos de fines de la década de los´70, afianzado durante el Proceso de Integración de mediados del ´80 y consolidado en el Mercosur del inicio de esta década.
Tal como lo señala el embajador argentino en Brasil, Diego Guelar **"la evolución de las relaciones argentino-brasileñas, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, están convirtiendo a los dos países, más que en socios comerciales, en dos amigos y aliados fundamentales"**.

Río de Janeiro

Por su parte, el Estado de Río de Janeiro, luego de varias décadas de decadencia social y económica, motivado, entre otras cosas, por el trauma causado por el traslado de la capital federal sin un programa de actividades sustituto, ha comenzado a transitar el camino del circulo virtuoso del desarrollo económico, revalorizando sus ventajas comparativas, mostrando su empecinada voluntad de crecer y dispuesta a volver a ocupar el lugar de liderazgo que forjó desde los tiempos del Imperio.
La tasa de crecimiento económico de dicho Estado en los últimos cuatro años fue de 21%, superando la media del resto de Estados de la Federación. De esta forma, Río se constituye en el segundo Estado de Brasil con un PBI de U$S71 mil millones. Si se compara este nivel con respecto al resto de los países latinoamericanos, se verá que se ubica inmediatamente después de Brasil, México y Argentina.
Río posee además 35% de las reservas naturales de gas del país, produce 80% del petróleo, cuenta con una extraordinaria infraestructura de aeropuertos, telecomunicaciones, transporte, puertos, carreteras, la mano de obra más calificada del país, un mercado consumidor creciente -el segundo de Brasil-, es la sede de importantes empresas nacionales y privadas, tiene un proceso de privatizaciones vasto y vanguardista que incluye más de 26 empresas del Estado y por último, pero no menos importante, tiene a la ciudad de Río de Janeiro, que es la **"cidade marvilhosa"**.

A los operadores comerciales y empresarios argentinos no les ha pasado desapercibido este resurgimiento del Estado y la **"frontera"** comercial del intercambio con Brasil se esta extendiendo rápidamente de su epicentro en los límites políticos de los países, hacia el Norte, superando los Estados del Sur y Sao Paulo, ampliando las esferas de las actividades de la relación regional.

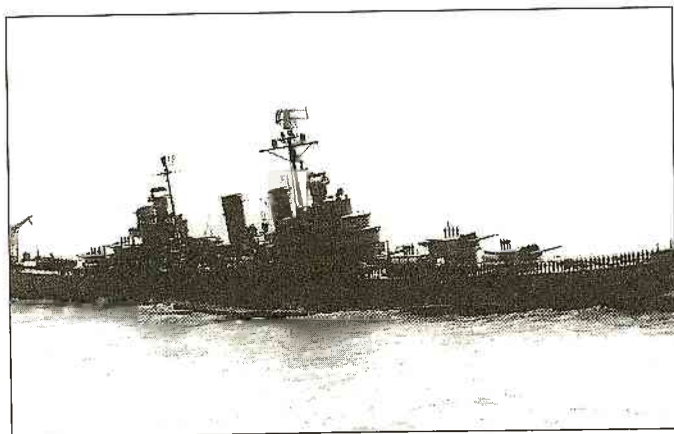
Puertos

El año pasado, la empresa brasileña Aliança Navegaçao, la principal del sector privado y subsidiaria del Grupo Fisher, dio a conocer los costos de carga y descarga de un contenedor en 14 principales puertos en el mundo y en Brasil. El más barato era el puerto de Antwerp, en Bélgica, con 209,00 dólares. El de Buenos Aires figuraba en en segundo lugar con 271,00 dólares.El puerto de Río de Janeiro estaba ubicado en último lugar, después de varios puertos brasileños, con un costo unitario de U$S603.00.
El gobierno brasileño está encaminando, a través de las privatizaciones, el proceso de modernización y competitividad de sus puertos que actualmente son ineficientes, obsoletos y caros. El programa contempla la transferencia a empresarios privados de Porto Velho (Rondonia), Laguna e Itajaí (Santa Catarina), Cabedelo (Paraíba), Manaus (Amazonas), Recife (Pernambuco), Maceió (Alagoas), Estrela (Río Grande do Sul), Río de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Forno y Sepetiba (Río de Janeiro), Salvador, Ilhéus y Aratu (Bahía), Fortaleza (Ceará), Vitória y Barra do Riacho (Espíritu Santo), Santos (Sao Paulo), Cáceres (Mato Grosso), Corumbá y Ladário (Mato Grosso do Sul), Macapá (Amapá), Belem, Vila do Conde, Santarém y Obidos (Pará), Itaqui (Maranhao), Areia Branca y Natal (Río Grande do Norte).
Por su parte el Estado de Río de Janeiro, fue el primero en tener aprobada una legislación sobre privatizaciones, desestatizaciones y también lidera políticas inéditas en materia portuaria y colocó sus cinco puertos en el programa de privatizaciones. Estos se encuentran ubicados en la estratégica región sudeste, con Río de Janeiro en el centro de la misma. En 600 Km. de radio se concentra el 69% de la producción industrial, 64% de las exportaciones y 77% de las importaciones, además de 32% de la población de Brasil.
La reactivación de uno de los puertos, el de Sepetiba, se constituyó en uno de los objetivos no sólo del gobierno estadual, sino también del Gobierno Central.
Para materializar este verdadero megaproyecto, han sido ya aprobadas las inversiones federales en las obras de infraestructura para los próximos 4 años.
El puerto de Sepetiba es una vieja aspiración de Río de Janeiro. Actualmente esta limitado a la descarga de carbón mineral para la Compañía Siderúrgica Nacional (CSN).
El dragado del canal de acceso al puerto, con inversiones para su realización ya aprobadas, posibilitará el ingreso de navíos con capacidad superior a las 150.000 tm de porte bruto, condición que sólo reúnen otros dos puertos en Brasil, el de Vitória, en Espíritu Santo, y el de Sao Luiz, en Maranhao.
La reactivación de este puerto tiene una repercusión natural en la recuperación de las empresas radicadas en el Estado que actúan en el comercio exterior y un efecto multiplicador sobre las operaciones bancarias, de seguro, de telecomunicaciones, de transporte y de informática.
Sepetiba se convertirá en la principal puerta del comercio exterior brasileño, concentrando operaciones de importación y exportación de granos, minerales y productos manufacturados. El mejoramiento de las interconexiones ferroviarias entre la región centro-oeste del país y con la hidrovía Tieté-Paraná permitirá lograr este objetivo en los próximos años. Todas las inversiones operativas están a cargo del sector privado, lo que reduce la posibilidad de postergaciones por falta de fondos públicos para su realización.
A la licitación para la construcción y explotación del primer terminal privado de mineral de hierro para el puerto, ya realizada y que involucra inversiones de U$S80 millones, le seguirá otra similar para la terminal de granos.
Por su parte, Río de Janeiro posee un puerto que generó durante muchas décadas el desarrollo de la ciudad, expandiendo el área de influencia a todas las regiones del Brasil. Primero en el Imperio, luego en la República; Río al igual que Buenos Aires, constituyó el núcleo convocante del que habla Ortega y Gasset. Fue el lugar donde se concentró el talento de carácter imperativo, donde se produjo esa particular mezcla de saber querer y saber mandar, desde donde se propuso un **"proyecto sugestivo de vida en común"** al resto de Brasil que provocó una autentica incorporación de todas las regiones del país.
Pero así como es destacada la importancia de este puerto en el contexto del país, así también es importante su fama de puerto caro. Por lo tanto uno de los intereses de los cariocas se refiere a su racionalización.
Al igual que lo fue Buenos Aires, el de Río es un puerto sucio, antieconómico, con costosas demoras en los servicios.
Las autoridades portuarias cariocas se interesaron por la exitosa experiencia argentina que cambió totalmente la realidad y la fama de Buenos Aires.
En septiembre de 1995, se firmó un Protocolo de Intenciones entre la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina y la Companhia Docas do Río de Janeiro para establecer programas de capacitación, perfeccionamiento y desarrollo en el área del transporte marítimo-portuario y transporte multimodal. Se trata de canalizar así los conocimientos argentinos en materia de productividad, calidad en los servicios entre los puertos y estimular el intercambio de técnicos y profesionales para ejecutar trabajos de consultoría.
El Protocolo se concretó poco después en un Memorandum de Entendimiento Técnico que fue el inicio de la ayuda mutua para estudiar toda la problemática relacionada con el área portuaria y de transporte.
En una visita que el Gobernador del Estado de Río, Marcello Alencar realizó a Buenos Aires, participó en una significativa ceremonia en Dock Sud con la llegada del navío "Intrépido" que partía en la ruta inaugural entre Río y Buenos Aires para constituir así un puente marítimo entre las dos ciudades que facilita y abarata el comercio entre las cabeceras de ambos mercados.
Esta era la realización de un programa inédito en Brasil adoptado por la CDRJ, empresa estadual a cargo de la administración de los cinco puertos del Estado, por el cual reducía las tarifas en 40% para el transporte con el Mercosur y destinaba 36.000m2 de depósitos de uso exclusivo para viabilizar el puente marítimo entre Brasil y Argentina.
La reducción llevó las tarifas para el movimiento de cada contenedor de 20 pies en Río a U$S220.
Las autoridades portuarias del Estado de Río de Janeiro están en estrecho contacto con sus pares argentinos y también con los empresarios privados que operan varias de las concesiones del Puerto de Buenos Aires.
Es de esperar que todo esto contribuya a lograr las mejoras que los puertos de dicho Estado requiere. Esto no sólo va en beneficio de los operadores comerciales, los empresarios y la población en general de la ciudad y su zona de influencia, sino también para el afianzamiento y expansión de las relaciones económicas con Argentina.
Una cuestión surge clara y prioritaria de este análisis, y es la continuación del gran debate sobre la enorme importancia que la modernización de los puertos tienen como **"núcleos convocantes"**, las nuevas empresas que tienen por finalidad política fundamental la articulación nacional y el desarrollo económico y social de la Región. ■

A 15 años de Malvinas

Siempre en el corazón de los argentinos

El 2 de abril de l982 las Fuerzas Armadas Argentinas recuperaban Malvinas. Precisamente a las 04.30 hs. helicópteros argentinos desembarcaban 150 hombres en Mullet Creek, una pequeña ensenada situada cinco kilómetros al sudoeste de Puerto Argentino. A las 9.30 hs. un millar de hombres de fuerzas especiales e infantes de marina llegaban como refuerzo y cinco horas después de los primeros desembarcos, se producía la rendición de los 80 hombres de la Royal Marines -infantería de marina británica- que componían la guarnición inglesa.
Este 2 de abril de l997 se cumplieron 15 años de aquél hito histórico.
En estas páginas como homenaje de la revista Marina a aquella gesta, presentamos las opiniones del capitán Héctor Bonzo, comandante del Crucero Gral.Belgrano, quien recuerda con una particular visión, no a los chicos sino a los hombres de dicha nave. Además sobre la participación de los civiles en la guerra, habla el capitán del Río Carcaraña de Elma, Edgardo A. Dell Elicine y finalmente ofrecemos el relato de la honrosa intervención del guardacostas Río Iguazú de la Prefectura Naval Argentina.



Los hombres del Crucero ARA GENERAL BELGRANO

por el Capitán de Navío (R) Hector E.Bonzo

Aun con las técnicas modernas de comunicación seguimos pensando que escribir una idea es más aventura y compromiso que expresarla oralmente. La tinta tiene a su favor ser más permanente e inmodificable y la voz más elocuente y conmovedora. Pero ambas en definitiva, son inmejorables caminos para manifestar las ideas en un planeta que día a día nos sorprende con investigaciones y descubrimientos científicos, no necesariamente beneficiosos para la humanidad.
Por eso aceptamos y agradecemos la posibilidad de comunicarnos a través de esta prestigiosa revista y de una institución que honra la cultura de los intereses marítimos nacionales.

En pos de ideas que nos preocupan queremos volver sobre algunos temas que conocemos demasiado bien como para no ser objetivamente rigurosos. Y hablaremos en plural por ser mayoritariamente el pensamiento de los tripulantes sobrevivientes del Crucero ARA General Belgrano. Como hacen las encuestas de moda no consultamos al 100% pero la muestra es indicativa del pensar de la mayoría, pues de ello hablamos en toda oportunidad en que nos reunimos a charlar de nuestras cosas.
Ratificar algunos conceptos no tiene el afán de una mera repetición sino la necesidad de cubrir alguna falta de información que aún genera desaciertos y controversias y hasta notamos que existe una insistencia -deliberada o no- por considerar los hechos no como son sino como cada uno pretende que sean.
Se trata entonces de llenar el vacío de información de algunos, con la verdad histórica testimonial que es nuestro patrimonio más sagrado.

LOS CHICOS DE L A GUERRA

Nos cansamos de escuchar sobre los chicos de 18 años que fueron llevados a la guerra. No tenemos la intención de discutir si debían ir o no, sino sobre lo que ellos hicieron con sus vidas cuando debieron participar de la guerra.

Muchas personas suelen decir de la actitud valiente de los tripulantes del crucero cuando debieron enfrentar el ataque, el abandono y la travesía en balsas. Es fácil demostrar hasta donde esa dotación fue capaz de realizar durante la tragedia más grande que tuvo la Armada Argentina en toda su historia. Pareciera más difícil demostrar hasta donde fueron capaces desde el momento de la zarpada para la guerra.

Pero por lo menos trataremos de participar a otros lo que esos "chicos de la guerra" con sus 18 años promedio hicieron por ellos y por todos.

Además del legado histórico cumplimos en mostrar a los jóvenes argentinos un modelo rara vez conocido a través de las crónicas periodísticas.

Comenzaremos con un párrafo de la carta que un conscripto clase 62, tripulante del ARA General Belgrano envió a quién lo crió y educó en el Hogar de Niños Varones de Conesa, cuando nada hacía presagiar la intervención del buque en la guerra.

21-11-81

Estimado Hermano Dionisio:
"Acá en la Marina de Guerra se nota mucho el cambio total, es un cambio brusco. Aquí no hay papá ni mamá ni hermanos que valga. Sólo se piensa en defender a nuestra Patria. Aquí se hace el hombre nuevo, estamos preparados para cualquier ofensiva. Así es la marina de guerra, hoy estoy en el crucero, mañana puedo estar flotando en el mar"
"Le deseo que siga teniendo buena salud y buena suerte, que la Paz del Señor reine por siempre en vuestra casa".

Martín M. Ricarte

Mientras organizábamos los roles de combate en los días previos a la zarpada del 16 de abril de 1982, en la ubicación de los conscriptos se consideró su juventud, la consiguiente fortaleza física y la capacitación de cada uno. Era difícil aventurar sobre la fortaleza espiritual de ellos y sus reacciones ante situaciones extremas. Pero algo se intuía por el nivel de integración al buque y al resto de la dotación. Por eso muchos pasaron a ocupar puestos de verdadera responsabilidad en la central de informaciones de combate, directores de tiro, central de control de averías, laboratorios, torres de artillería y batería secundaria, salas de propulsión y electricidad...

A sólo 24 horas de navegar hacia el sur y cuando el adiestramiento era la más importante actividad a bordo, se constató hasta donde era genuino confiar en esos jóvenes de 20 años de promedio, entre los que había cabos, marineros y conscriptos.

Después del 20 de abril se hizo más duro el enfrentamiento diplomático con Inglaterra y vislumbramos para nuestro buque un directo protagonismo. A partir de allí asumimos la guerra como algo irreversible. En ese momento fue cuando se consolidó el espíritu de buque y de dotación como yo personalmente nunca experimenté en toda mi carrera naval. Y en esa consolidación tuvieron importante aporte los jóvenes tripulantes del crucero, que ya habían crecido tanto como para ser ejemplo de la juventud argentina. ¡Y aun faltaba mucho para ver!

Entramos a Ushuaia el 23 de abril para reaprovisionarnos y de allí extraemos testimonios sagrados que permiten comprender nuestras afirmaciones. En esa jornada nuestros tripulantes enviaron cartas a sus familias y ello no tendría más trascendencia que la alegría de su recepción si no nos situáramos dentro de los sucesos posteriores. Porque para muchos hogares, esas cartas fueron el postrer mensaje de amor que dejaron sus seres queridos.
Como aporte concreto para que no se generalice la expresión "los chicos de la guerra" transcribimos algunas citas de las muchas que llegaron a nuestras manos…

Hace unos años en una reunión de la Asociación de Amigos del Crucero General Belgrano se estaba preparando el próximo acto cultural anual y un grupo de conscriptos presentes sugirió la idea de una exposición por parte de los más jóvenes del crucero. Era una necesidad espiritual nacida al amparo del recuerdo del buque y de sus camaradas caídos y por
ello querían hacer público su sentimientos y sus pensamientos. Y así se hizo.

En 1982 jóvenes de 20 años fueron protagonistas de una campaña de guerra. Hoy nos brindan sus testimonios, relatan sus anécdotas y dejan un mensaje para la juventud argentina.

Estos hombres condensaron el sentir de todos y sus ejemplares palabras dejaron realmente el mensaje que se habían propuesto. Varias veces repitieron esta experiencia y otros los siguen. La emoción que los embarga en cada ocasión es la mejor garantía del tributo a su buque y a sus camaradas y la demostración cabal del orgullo que sienten por haber sido tripulantes del Crucero ARA General Belgrano. Martín Mauricio Ricarte también lo había expresado 6 meses antes de ofrendar su vida por la Patria.
¡Ellos no merecen ser agredidos con calificativos impropios!

LOS HEROES ARGENTINOS EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA
Como nos sorprendería ver cambiado este título por el de:
LAS VICTIMAS ARGENTINAS EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Aquellos hombres que en el siglo pasado enfrentaron a los realistas de un color o de otro fueron soldados argentinos que peleaban por su tierra, por sus familias y por ellos mismos. A veces ganaban y a veces perdían pero frente al enemigo a todos los alentaban los mismos ideales, los mismos impulsos y los mismos miedos.
¿Porqué entonces muchos califican como "víctimas" a la misma clase de hombres que cayeron por los mismos ideales en 1982 ?

No es el problema semántico lo que preocupa sino el conceptual ya que víctima, mártir, inmolación, holocausto son términos tan injustos e irrespetuosos en este caso como propio y adecuado puede ser en otros.

Debemos admitir que algunos se equivocan por querer representar con esos motes la raiz de mártires que adoptamos los argentinos cuando el árbol nos tapa el bosque. O cuando para despegarnos de una actitud política que no aceptamos, perjudicamos a otros que tienen la máxima pureza, olvidando en este caso cuan grande es la separación entre decidir la guerra y enfrentarla con el propio cuerpo.
Creo que a ninguno de los tripulantes del Crucero ARA General Belgrano se nos hubiera ocurrido filosofar sobre la guerra o maldecir nuestro destino cuando en la noche del 1° al 2 de mayo nos acercábamos para atacar a la flota inglesa. Nuestros pensamientos estaban más cerca de las virtudes que del desaliento, aun conscientes de nuestras vulnerabilidades. Y ello era resultante de reconocer la realidad que estábamos viviendo y que sólo podríamos modelar levemente a través de nuestras próximas actitudes. Lo demás dependía de nuestra suerte, nuestras previsiones, nuestro adiestramiento y nuestro espíritu de lucha para enfrentar tanto al enemigo como a cualquier contrariedad mayúscula que se nos presentara. .
Si alguno de los tripulantes hubiera estado confundido, una poderosa ayuda llegó para guiar el comportamiento ético y moral y se afincó como una constante espiritual a nuestro lado. Si no se pasó por ese misterio será difícil reconocer su significado pero en definitiva se resume con la conjunción de pocas palabras: amor a la Patria y cumplimiento del deber.
Estoy seguro que cada tripulante pensaba más en luchar y vivir por la Patria, que en morir por ella. Pero la muerte

era una de las alternativas no deseada. Y nadie declamó su valentía pero tampoco enloqueció de pánico pese a conocer los riesgos de nuestros movimientos. Cada hombre aun en el puesto más modesto, era consciente y responsable de su aporte individual y como tal contribuía a la supervivencia del conjunto.
¡Porque así es el buque de guerra, donde no hay vanguardia ni retaguardia!
De la dotación fueron 323 los que cayeron y no fue cruzando la calle ni como resultado de un terremoto. Por eso no son "las víctimas del Belgrano". Para ellos pereciera ajustada esta frase:
"…después de haberse impuesto toda su vida el deber de ser hombres,
usaron al morir el derecho de ser héroes"
¡Ellos no merecen que se desnaturalicen sus heroicas muertes!

LA MISION DEL CRUCERO

Si bien el origen de este tema se puede remontar a la acción psicológica durante la guerra de 1982, es cierto que en los últimos años se han producido una serie de manifestaciones tanto individuales como de algunas organizaciones, declarando que el hundimiento del Crucero ARA General Belgrano fue un "crimen de guerra".

No fueron pocas las oportunidades en que explicamos nuestros puntos de vista sobre ello ya que no podíamos aceptar que se usara el hundimiento del buque como justificativo para acciones económicas, políticas o de cualquier tipo.



Probablemente la gran mayoría de los argentinos comulgamos similar animadversión hacia quienes fueron conductores políticos del país enemigo durante la guerra. Quienes además sufrimos en nuestros cuerpos y mentes el ataque y vivimos los momentos más trágicos de nuestras vidas, no tenemos margen para ser benevolentes pero tampoco podemos admitir como cierta una falsa interpretación. Tampoco somos propensos a justificar nuestros procederes atribuyendo a otros la responsabilidad de nuestros propios males. En este caso ejercemos el derecho a defender la verdad aunque duela, porque somos los responsables directos de ese patrimonio.

En 1992 se publicó el libro "1093 Tripulantes" con el testimonio de quienes tripularon el Belgrano en 1982. Se clarificó específicamente este tema y además el contenido del libro contiene material que permite llegar por si mismo a las conclusiones. Pero vale la pena regresar sobre algunos conceptos para que no queden dudas a sabiendas.

En la tarde del 29 de abril se recibió en el crucero un mensaje disponiendo una serie de acciones para cada grupo de la Flota de Mar y para el nuestro en particular contemplaba maniobras en acercamiento a la flota inglesa. Emprendimos nuestra misión a partir del mediodía del 1° de mayo tomando cuerpo la acción directa. El desarrollo a partir de este momento sería más rápido y abrupto y nuestra actitud materializaba una amenaza. Por eso el 100% de la dotación cubrió puestos de combate y se aprestó a un posible encuentro táctico. Bastaron los ataques aéreos ingleses sobre Puerto Argentino en la mañana de ese 1° de mayo para confirmar el fin de la diplomacia y el efectivo pasaje a las acciones bélicas.

Durante la navegación hacia el Este nos reunimos a bordo del crucero con los comandantes de los dos destructores del grupo de tareas. Coordinamos detalles de nuestra incursión y las disposiciones de batalla sobre

la base del uso de los misiles Exocet de los destructores y la capacidad artillera del crucero con sus 15 cañones de 23 kilómetros de alcance.
A las 20:30 hs llegó un mensaje con órdenes precisas para los grupos navales del Norte de Malvinas y para el nuestro. El concepto de la operación no dejaba dudas sobre el carácter ofensivo que podría definirse como un movimiento de pinza sobre los buques ingleses que estaban a la altura de Puerto Argentino. Para nuestro grupo y para el grupo del portaaviones en el Norte implicaba el seguro contacto táctico con buques ingleses, la amenaza de ataques aéreos y la posibilidad de soportar la acción de submarinos nucleares.
A partir del crepúsculo vespertino del 1° de mayo nos estuvimos moviendo en pleno frente de batalla y preparados para abrir fuego sobre cualquier blanco que estuviera a nuestro alcance

En la mañana del día 2 debimos adoptar un rumbo transitorio hacia el Oeste hasta un punto de espera. A las 16 hs se produjo el ataque del submarino que determinó el hundimiento del crucero. La torre II apuntando hacia estribor en el momento del ataque como buscando permanentemente blancos en el horizonte en lugar de estar trincada a crujía, es un símbolo de lo expresado. Ni teníamos rumbo a puerto, ni nos alejábamos del frente, ni éramos un buque hospital, ni estábamos en un patrullaje inocente.
Por todo ello y porque a las 05:30 hs de ese día estábamos a 200 millas de los buques ingleses para enfrentarlos junto al resto de la flota, no podemos alegar que el ataque del enemigo a 16 hs fue un crimen de guerra. Fue un acto de guerra como hubiera sido el nuestro, si hubiéramos tenido la oportunidad y posibilidad de atacar primero nosotros.
No debemos mantener una campaña plañidera para justificar el papel de víctimas, porque algunos adormecidos por la fantasía terminarán gustando de la idea y la adoptarán.
Para discutir la soberanía en las Malvinas e Islas del Atlántico Sur no debe recurrírse entre las opciónes, al mal que otros hacen sino a lo bueno que hacemos nosotros. Como por ejemplo recordar al mundo que los argentinos en un día no muy lejano, supieron morir para mostrar hasta donde consideramos que esas tierras son nuestras. Es un costo demasiado elevado el que se pagó como para no reconocer la herencia de inmenso valor que ha dejado.
Muchos pueblos supieron ganar la derrota. ¡Nosotros aún no!

1 hora para hundirse

LOS DESAPARECIDOS

A las 17 hs el buque se hundió definitivamente y nadie fuera de las balsas quedó con vida. La sensación térmica de menos de -10° C y el mar a 0° C no hubieran permitido seguir con vida luego de 5 minutos en el agua. Tan extremas condiciones determinaron que aun dentro de las balsas muy poco habitadas, aparecieran tripulantes congelados por falta de calor humano.
El rescate lo efectuaron 4 buques que se acercaron a cada embarcación y levantaron con extremo cuidado a cada uno de los tripulantes, los que eran identificados y sus nombres informados al Comando de la Armada.
Al llegar los buques a Ushuaia se cumplió un severo proceso de individualización iniciado al bajar por la planchada y transitar todos sin excepción por el muelle hasta los ómnibus que nos trasladaron a la Base Aeronaval.
Al llegar circulamos por un andarivel hasta las mesas de control, donde se identificó a cada uno. Esos listados se ratificaron a su vez al acceder a los aviones que nos trasladaron a Puerto Belgrano.
El Buque Polar ARA Bahía Paraíso continuó el barrido de toda la zona e investigó todo objeto flotante, hasta el 7 de mayo. Las operaciones aéreas siguieron hasta el domingo 9 de mayo. Todo fue verificado hasta la saturación, hasta tener la certeza de la no existencia de tripulantes vivos o muertos, sobre la superficie de esas aguas.
Los sobrevivientes se mantuvieron reunidos hasta el 2 de junio en que recién se trasladaron a sus nuevos destinos. Ese período fue necesario para realizar todas las consultas, encuestas e interrogatorios que permitieran rehacer cada minuto de lo acontecido en cuanto al buque y sus hombres. Nadie de nosotros quedó con dudas.

En el segundo semestre de 1982 la Armada encaró la situación legal que representaba la condición de

UN MES

"desaparecido" para aquellos tripulantes cuyos cuerpos no habían recibido sepultura en el continente, por haber quedado en el buque cuando se hundió. Se iniciaron oficialmente los trámites ante la justicia, luego de lo cual se obtuvo el dictamen definitivo de fallecimiento. Esa definición legal permitió al margen de los aspectos reglamentarios, otorgar los beneficios que correspondían a los deudos por hecho y por derecho.
Pero también en esos días se anidó en varias familias una esperanza alimentada por comentarios de personas inescrupulosas que se referían a la posibilidad que algunos tripulantes desaparecidos se mantuvieran con vida y retenidos en algún país extranjero. Estos interrogantes se plantearon en sucesivas entrevistas con familiares que recibieron información de terceras personas que aseguraban haber recibido llamados telefónicos, cartas y mensajes al respecto.
Cuando una persona sufre la angustia por la pérdida de un ser querido, está predispuesta a aceptar la más mínima esperanza por un reencuentro. Nosotros lo sabíamos imposible y teníamos que buscar algo más que palabras de consuelo para llevarles tranquilidad al espíritu.
Se buscó la comprobación del rumor rastreando en cada caso el camino hasta el hipotético receptor del mensaje. No fue tarea sencilla pero gracias a Dios se fueron descubriendo las falsedades y en varios casos contando con la misma ayuda de los deudos. Así se desvirtuaron de plano uno a uno cada rumor. El origen podía finalmente adjudicarse a malsanas intenciones que pretendían lucrar con genuinos sentimientos. En el mejor de los casos, tenían una raiz morbosa.
Pasados algunos años creímos superadas esas ideas que perturbaban la paz de nuestros hombres y de sus familiares hasta que en el mes de agosto de 1996 se pretendió hacer aparecer con vida y habitando en un hospicio, a un Héroe del Belgrano.
Durante varios días asistimos con horror a una secuencia ininterrumpida de informaciones y afirmaciones inescrupulosas o al menos imprudentes, por parte del periodismo y de otras personas que por su condición tenían el deber de asegurarse la verdad antes de opinar. Así se mantuvo en vilo a una opinión pública sensibilizada, sin tener en cuenta la verdad ni los sentimientos.
Y cuando la mentira cayó por sí sola, no se escuchó a ninguno de los perturbadores aclarar sus errores. Sólo se limitaron a no hablar más del tema.

No fue éste el primer caso ni tampoco será el último, pero tuvo el singular privilegio de registrar en la tinta, el audio y el video, el patético desarrollo de la trama como en ningún caso anterior. Así podrá servir como ejemplo para mostrarlo cuando otros pretendan repetir tamaño engaño.



Como un símbolo de las voces que se alzaron en condena, reproducimos parte de una carta a los lectores, publicada por varios periódicos y leída en varias radios:
«No se comprende el dolor que han creado. Si en un solo momento algunos medios se hubiesen puesto en la piel de los familiares, de nosotros, de los amigos, no hubiesen publicado lo que se publicó. Lamentablemente, en su afán de publicitar lastimaron a una familia que también es la nuestra, la de nuestro compañero en la guerra y la de otras familias que comparten ese dolor. Todos anhelábamos encontrarlo con vida, aunque sabíamos que no podría ser verdad.»
«Comprendan y no jueguen por un rating, con el dolor de la gente de Malvinas.»
Conscriptos combatientes del Crucero ARA General Belgrano. Hay firmas........

A 15 años de la Gesta

Los Civiles en la Guerra de Malvinas

Por Edgardo A. Dell'Elicine, capitán de Ultramar "Río Carcaraña"

Un aspecto histórico poco conocido de nuestra reciente historia, es el vinculado a las acciones protagonizadas por el personal no militar durante la gesta de Malvinas. Dichas acciones encuadran plenamente con el concepto de **"Acciones Heroicas"**, según lo define el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, que dice **"Esfuerzo eminente de la voluntad y de la abnegación que lleva al hombre a realizar hechos extraordinarios en servicio de Dios, del prójimo o de la Patria"**. Los civiles, realizaron este tipo de acto en servicio de la Patria y pagaron por ello una significativa cuota de sangre.

A quince años de la gesta, es oportuno entonces, recordar algunos hechos y antecedentes que contribuyen al enriquecimiento del conocimiento histórico nacional, para legado y ejemplo de las futuras generaciones de argentinos.

La participación activa de personal civil actuando como auxiliares de la Fuerzas Armadas durante los tiempos de crisis internacional, donde se comprometía los intereses nacionales vitales, tiene antecedentes inmediatos en la crisis con Chile por disputa territorial en el Canal de Beagle en 1978. En aquella oportunidad, el empleo de las unidades de la Flota de la Marina Mercante- ELMA e YPF-, tripuladas por personal exclusivamente civil, permitió una espectacular movilización de fuerzas y abastecimiento hacia el Sur y demostración de capacidad logística. Fue un factor ponderado por el Estado Mayor Chileno que influyó para tomar la decisión de aceptar la mediación Papal.

En lo que respecta al papel desempeñado por el sector civil durante la gesta de Malvinas, mencionaré los principales hechos, acciones y servicios claves que los civiles protagonizaron para la causa nacional, muchos de los cuales están documentados y descriptos en el libro **"Civiles por Malvinas"**, del historiador Jorge Muñoz (Editorial Cruz Sur, Bs.As., 1996).

Grupo Georgias: El grupo de obreros contratado para desmantelar la vieja planta ballenera en las Islas Georgias, fue la punta de lanza del proceso de reafirmación de nuestros derechos soberanos. Izaron valientemente por primera vez la bandera nacional en aquel territorio desafiando frontalmente a la Potencia ocupante. Este grupo estuvo bajo fuego enemigo, luego como prisionero de guerra fue internado en la Isla Ascensión. La Armada Nacional ha reconocido a sus integrantes como Veteranos de Guerra comprendidos en la Ley 23.848.

Grupo Telepostal: El día anterior de establecerse oficialmente la Gobernación Militar Argentina, de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, un reducido grupo de funcionarios jerárquicos de Encotel, encabezado por José Chávez, abrió la oficina telepostal de Puerto Argentino. De este manera, se reafirmó ante la Comunidad Internacional nuestros derechos soberanos. El grupo atendió las necesidades no sólo de nuestras tropas, sino también las de la población civil local, aún la establecida en remotos asentamientos rurales, que fueron regularmente abastecidos desde el aire por los propios funcionarios. Estas misiones implicaban gran riesgo de vida, pero dada su importancia estratégica, fueron llevadas a cabo con verdadera abnegación al deber.

Grupo Radiotelefónico: Integrado por cuatro técnicos operadores de la empresa ENTEL, liderado por el Sr.Mario Pietra, que establecieron este servicio fundamental de enlace, al mismo tiempo que el grupo Telepostal, mantuvieron las comunicaciones radiotelefónicas durante casi toda la contienda durante las 24 horas del día, aun bajo bombardeo enemigo.

Grupo Periodistas: Es innegable la importancia que tiene en la guerra moderna una cobertura de prensa adecuada a los fines estratégicos perseguidos, sin dejar por ello de cumplir cabalmente la misión específica del profesional periodista, que es ni más ni menos que informar y dar testimonio de los acontecimientos. Al respecto, debemos reconocer que el adversario británico, con su experiencia bélica de varios siglos, fue y es maestro en el tema. Sin embargo, con medios más escasos, un puñado de profesionales argentinos civiles se desempeñaron excelentemente en su campo específico, teniendo para ello que compartir en gran medida los mismos peligros y privaciones que el soldado en el frente. Estuvieron presentes en la misma operación **"Rosario"**, junto con las tropas de desembarco el día 2 de abril y continuaron junto a nuestras fuerzas hasta el último día de la guerra.

Grupo Radioteledifusión: En estrecha colaboración con sus colegas periodistas, este grupo hizo posible que la voz de Argentina sea oída hasta en los más apartados confines del mundo, neutralizando en gran medida la insidiosa propaganda enemiga. Asimismo, contribuyó eficazmente a mantener alta la moral de nuestras tropas con programas locales de esparcimiento y a minar las del enemigo a través de la acción psicológica emitida al éter.



Grupo Vialidad: Este grupo bajo la dirección del ingeniero Alberto Gaffuri, de Vialidad Nacional, con valiosa experiencia anterior ganada durante el conflicto limítrofe con Chile, fue adscripto a la Compañía de Ingenieros de Combate 601.Estaba compuesto por 15 técnicos y maquinistas viales, cuatro de Vialidad Nacional y once de las empresas privadas SADE y KION. Tuvieron a su cargo trabajos de conservación de caminos, construcción de accesos y preparación de pistas para la operación de helicópteros y el mejoramiento del Aeropuerto, en especial la reparación de los daños causados por los bombardeos. La labor realizada por este grupo fue tan eficaz, que mereció de parte del Ejército en su informe Oficial sobre el Conflicto de Malvinas el siguiente comentario **"Este Personal compartió todas las vicisitudes del Personal Militar. Sufrió los efectos del clima, la alimentación carenciada y los permanentes bombardeos navales y terrestres. Ante estos ataques, tuvieron que pasar muchas noches en los pozos de zorro, pero igual cumplieron sin desmayos con su misión.. Estos hombres constituyen un destacado ejemplo de valor cívico, abnegación y dedicación en el desempeño de su tarea profesional. Estos méritos los hacen acreedores al reconocimiento de la ciudadanía. El Ejército Argentino al recordar esta gesta, desea dejar expresada su gratitud"**.

Grupo de Marinos Mercantes: Es el grupo de civiles más numeroso, que con devoción al deber, participó en la gesta desde el principio al fin. Tripularon los buques mercantes que fueron llamados a cumplir misiones de logística para las Fuerzas Armadas (Transporte y Abastecimiento) en el Teatro de Operaciones y tareas de exploración e inteligencia en alta mar que abarcó prácticamente todo el Océano Atlántico, incluso la base enemiga de la Isla Ascensión.

Sufrió considerables bajas; tres unidades hundidas por acción enemiga directa -Narwal, Isla de los Estados y Río Carcarañacon 16 muertos y varios heridos; otro, también por acción enemiga, tuvo que ser abandonado en la Bahía Fox -el Bahía Buen Suceso- mientras que el Formosa fue confundido y averiado por acción aérea propia y el remolcador Yehuin, que cumplió numerosas misiones de abastecimiento entre las Islas, fue finalmente capturado por el enemigo en Puerto Argentino y su tripulación tomada prisionera.

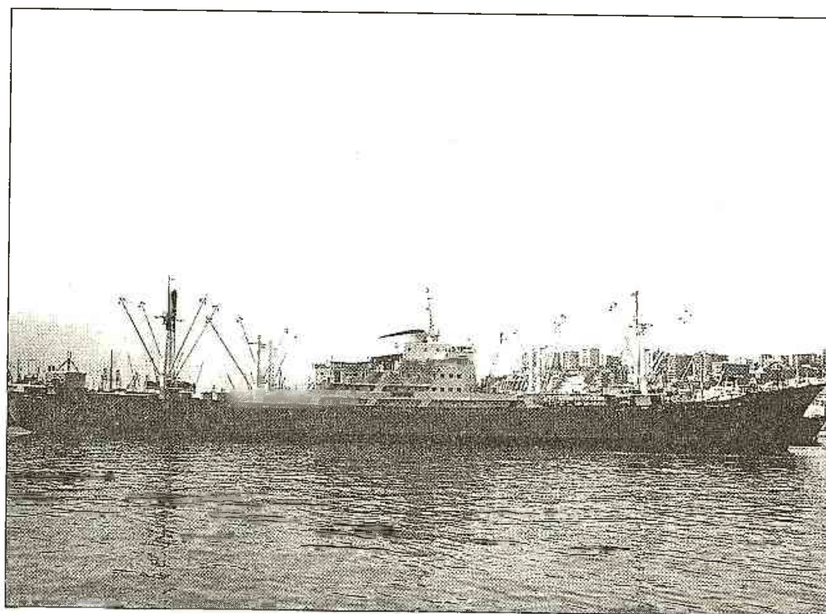
El Río Carcaraña, de ELMA, burló el bloqueo británico y arribo a Puerto Argentino el 26 de abril con un importante cargamento de materiales y víveres para nuestras tropas. Abandonó el mismo el 1° de mayo en pleno bombardeo para evitar causar daños de magnitud imprevisibles a la misma ciudad debido a la naturaleza peligrosa de su carga. Sin embargo continuó en el Teatro de Operaciones para completar su misión en los fondeadero de Bahía Zorro y Puerto Rey.

La tenacidad de su tripulación permitió desembarcar la totalidad de su cargamento. Operó con los alijadores Monzón, Forest, y el malogrado Isla de los Estados, que fue virtualmente volado por la fragata británica Alacrity en el estrecho San Carlos, en la noche del 10 de mayo, pocas horas después de haber recibido las ultimas partidas de carga del Río Carcaraña. En espera de ordenes fue sorprendido y atacado por aviones Harriers en Puerto Rey. La tripulación milagrosamente no sufrió bajas, abandonando el buque por orden de su capitán y quedó internada en la bahía Zorro, hasta que pudo ser evacuada en el buque hospital Bahía Paraíso el 5 de junio. El averiado Río Carcaraña fue rematado y hundido por el enemigo cuando estableció la cabecera de playa en San Carlos.

El desempeño de estas tripulaciones mercantes ha merecido incluso el reconocimiento Británico, pues en gran medida sufrieron las mismas angustias y sufrimientos que los marinos mercantes aliados durante la Segunda Guerra Mundial. A ese respecto se las menciona en varias memorias y tratados publicados por autores ingleses, entre ellos el del conocido historiador Martin Middelbrook en su libro **"Task Force" y "Fight for the Malvinas"**. Los nombres de los que no pudieron volver a puerto están gravados en el mármol del Monumento a las Héroes de Malvinas en la Plaza San Martín.

Grupo de observadores Aéreos: Este grupo de voluntarios civiles también tiene origen en la crisis de 1978, cuando la Fuerza Aérea crea la Red de Observadores Aéreos, cuya misión primordial consistía en entrenar un grupo de radioaficionados para la misión especial de servir como advertencia temprana contra ataques aéreos y movimientos de unidades enemigas, similar a los famosos **"Observer Corps"** británicos que tan eficaces resultaron para la defensa aérea en aquellos críticos días del verano de 1940.

Operando pequeños grupos solitarios, soportando estoicamente el severo clima de la isla, daban aviso temprano de los movimientos de naves y aviones enemigos a las defensas argentinas,



falsas alertas y desgaste de material y energía. Muchos exitosos ataques de nuestras fuerzas fueron posibles gracias al valor y la pericia de estos pilotos civiles.

de manera que por su accionar la mayoría de los ataques enemigos perdían la ventaja del factor sorpresa. Fuentes británicas imputan este factor como causante del derribo de varios Sea Harriers.

Esta gente, además, por su carácter de civil, corrió el serio riesgo de quedar afuera de las disposiciones del Pacto de Ginebra en caso de ser tomados prisioneros por el enemigo. De hecho, algunos de ellos, cuando llegó el amargo día de la rendición, pudieron escapar a ese destino mimetizándose entre la tropa prisionera.

Grupo "Fénix": Conformó un selecto grupo de Pilotos Civiles, que se integraron a la Fuerza Aérea Argentina para operar en el espacio aéreo del Teatro de Operaciones del Atlántico sur en misiones de tareas de diversión -distracción de las fuerzas enemigas- guiado de escuadrillas, retransmisión de comunicaciones, exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, transporte de carga y personal, información meteorológica y patrullaje costero. Especialmente destacables y riesgosas fueron las tareas de diversión, que consistían en engañar al enemigo, provocando falsas alertas y desgaste de material y energía.

Grupo Médico: Un pequeño grupo de médicos civiles sirvió en el Teatro de Operaciones durante la contienda, atendiendo con admirable abnegación no sólo las necesidades médico-sanitarias de nuestras fuerzas, sino también las de la población civil local. Al respecto vale mencionar que nunca antes en su historia estuvieron en este aspecto tan bien protegidos y atendidos, gracias a la labor humanitaria de estos profesionales, que se hicieron cargo del hospital local, hasta ese momento muy pobre, tanto en equipamiento con en personal médico.

Grupo de Capellanes: La labor espiritual y humanitaria desarrollada por este grupo es digna del mayor elogio y reconocimiento posible. Contribuyó efectivamente a realzar y mantener la moral de combate de nuestras fuerzas.

Paradigma de esta vocación de servicio a Dios y la Patria, entre otros, fue la labor del Padre José Fernández, ampliamente reconocida por todos los sectores y que aún hoy en día continúa con su obra de asistencia a los veteranos ex-combatientes. Los Capellanes en las Islas no dudaron en poner en juego sus propias vidas en medio del fragor del combate, corriendo de pozo en pozo, de trinchera en trinchera, ejerciendo su ministerio. Acompañaron a nuestros soldados hasta el final, incluso durante el período de cautiverio en manos del enemigo.

Otros grupos: Hubo también varios funcionarios, técnicos y operarios pertenecientes a las empresas YPF, Gas del Estado y Lade que estaban cumpliendo funciones en Puerto Argentino, incluso antes de la Operación Rosario. La contribución de este personal a la causa nacional fue valiosa ya que además tuvo que sufrir muchas penurias, sin claudicar nunca en ponerse al servicio de dicha causa. ■

Rol de Honor de los Civiles Caídos en la Guerra de Malvinas

Fecha	Apellido y Nombre	Cargo	Destino
10/5/82	Panigadi Tulio Nestor	Capitán	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Bottaro José Esteban	1er.Oficial	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Politis Jorge Nicolás	2do.Oficial	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Aguirre Miguel	Jefe de Máquinas	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Cuevas Alejandro	1er.Of.de Maquinas	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Ibañez Benito Horacio	Contramaestre	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Bollero Jorge Alfredo	Cabo de Mar	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Lima Antonio Manuel	Marinero	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Oliveira Manuel	Marinero	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Cayo, Antonio Máximo	Marinero	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Mendieta Pedro A.	1er. Electricista	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Hudepohl Enrique J.	Mecánico	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Mina Omar	Cabo Máquina	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Luzardo, Rafael	1er.Cocinero	b/m Isla de los Estados
10/5/82	Sandoval Néstor O.	Mayordomo	b/m Isla de los Estados
9/5/82	Rupp Omar	Contramaestre	Pesquero Narwal
2/5/82	Avila Heriberto	Cantinero	ARA "Gral.Belgrano"
2/5/82	Avila Leopoldo	Cantinero	ARA "Gral.Belgrano"

A 15 años de la Gesta Guardacostas Río Iguazú

Valor y Sacrificio en el conflicto Malvinas

En oportunidad del conflicto de Malvinas, los hombres que tripulaban el guardacostas, **"Río Iguazú"**, en una misión de transporte de piezas de artillería de importancia, fueron fieles exponentes del valor y del sacrificio que en otros escenarios también evidenciaron, y evidencian, en tiempos de paz.

Pero una cosa es la lucha contra el narcotráfico, el contrabando y la delincuencia común -por referirnos a solamente tres de las 407 tareas que Prefectura realiza- y otra muy diferente es enfrentar el ataque de dos sofisticados aviones de una potencia del primer mundo, dotados de cañones, cohetes y bombas.

Esto ocurrió un día después del desembarco británico en las islas y el valor se demostró con el sacrificio de una vida.

El guardacostas **"Río Iguazú"**, era uno de los veinte que se recibieron dos años antes del conflicto, en 1980.

Son buques de pequeño porte, de tan sólo 28 mts. de eslora, de moderno diseño, muy buen equipamiento y sumamente aptos para las funciones de seguridad a la que están destinados.

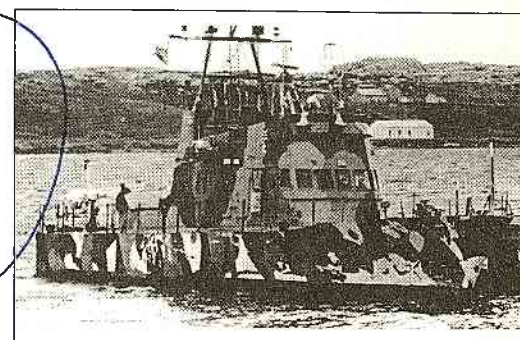
Pero no son idóneos para la navegación oceánica, sino para la fluvial y marítima costera. Además tan solo están artillados con ametralladoras, único armamento necesario para su función policial.

Sin embargo, el 22 de mayo de 1982, fue un Suboficial que no estaba destinado al manejo de una de esas ametralladoras, el que al ver caer muerto al compañero que la tenía a cargo, la empuñó y logró derribar al avión atacante. Este hecho produjo primero incredulidad y luego admiración entre los expertos de todo el mundo.

Cada 22 de mayo la Prefectura naval conmemora el valor y el sacrificio de la tripulación del guardacostas PNA GC-83 **"Río Iguazú"** que fue atacado por dos aviones británicos cuando se dirigía desde Puerto Argentino hacia Puerto Darwin, transportando efectivos y artillería para reforzar las defensas del ejército argentino.

La historia comenzó el 2 de abril de 1982, cuando la República Argentina ejerció la soberanía en las Islas Malvinas. De inmediato se impuso la necesidad de organizar e implementar los servicios de policía en esos territorios. Por esta razón, se destacaron, acorde directivas del comando del teatro de operaciones Atlántico Sur, los guardacostas PNA GC-82 **"Islas Malvinas"** y GC-83 **"Río Iguazú".**

Posteriormente se sumaron dos aviones Short Skyvan y un helicóptero Puma. Además, se destacaron a la zona sur del continente, guardacostas, aviones y helicópteros para eventuales operaciones de búsqueda y rescate.



Los guardacostas PNA GC-82 y GC.83 zarparon el 11 de abril desde Puerto Deseado y arribaron a Puerto Argentino el 13, después de eludir el bloqueo que se había impuesto en el área circundante del archipiélago.

Ya en el teatro de operaciones, además de la misión de ejercer el poder de policía en las costas y aguas jurisdiccionales, se le asignaron a ambos guardacostas las misiones de reconocimiento de costas, transporte de tropas, armas y municiones; apoyo logístico a emplazamientos militares, conducción de buques mercantes a través de zonas minadas, vigilancia de radar, etc.

La guerra continuó en el frío mes de mayo en medio de diversas alternativas . Londres había ampliado el bloqueo naval, llevándolo a 12 millas de nuestro litoral marítimo. Miles de soldados británicos se habían acercado a nuestras costas malvinenses embarcados en transportes de la flota invasora.El día 21 comenzó en horas de la madrugada el desembarco de las tropas inglesas en San Carlos sobre la costa noreste de la Isla Soledad. Pese a la tenaz resistencia de las escasas defensas del lugar, el enemigo pudo establecer, tras muchas bajas, su cabecera de playa, siendo el inicio de la dura batalla de Pradera del Ganso, cuyo resultado podría llega a consolidar las posiciones de los invasores o permitiría que nuestras tropas los arrojaran nuevamente al mar. En ese momento crucial del conflicto fueron requeridos los servicios del **"Río Iguazú"**.

La misión que se le encomendó resultó no solo de características inéditas pues ese tipo de unidad no registraba experiencias en tal sentido, sino también de carácter complejo, pues debían ingresar a bordo a 16 hombres del ejército junto con dos pesadas piezas de artillería de casi tres toneladas para llevarlos por agua y depositarlos en la cercanías del frente de batalla.En la neblinosa madrugada del 22 de mayo habían embarcado en el sobrecargado guardacostas su capitán, el Subprefecto Eduardo Adolfo Olmedo, dos oficiales, dos suboficiales, siete cabos y tres marineros, quienes integraban la tripulación. Además, el subteniente José Navarro a cargo de las dos baterías de obuses

a trasladar, con 15 hombres a su cargo. También embarcó el Cabo Segundo enfermero de la Armada Argentina, Oscar Guzman, quien asistió luego del ataque a los heridos.
Iniciada la navegación, cuando el barco iba a marcha regular por la ensenada de Choisseul y faltaban unos veinte minutos para llegar a destino, llegó hasta el guardacostas un **"alerta rojo"**, eran las 8,20 horas.
El ataque de los dos aviones británicos fue casi inmediato. En vuelo rasante dispararon sus potentes cañones de 30 milímetros y el guardacostas fue alcanzado por los proyectiles que impactaron el casco averiando el timón e inundando la sala de máquinas. Quedaban pocas posibilidades de continuar la marcha y había amenazas de un nuevo ataque aéreo.
En la popa del buque la situación era trágica, tal lo constató el entonces cabo segundo José Ibañez, maquinista que debió abandonar sus tareas al inundarse la sala.
Cuando ascendió a la cubierta comprobó que su compañero, el Cabo Julio Omar Benitez yacía muerto al pie de una de las ametralladoras. El primer oficial, Gabino González, el contramaestre, suboficial Juan Bacaro y el timonel, cabo segundo Carlos Bengochea, estaban gravemente heridos.
La otra ametralladora había quedado inutilizada y no había ningún tripulante para reemplazar a Benitez.. De pronto, se produjo un segundo vuelo de los atacantes.
Ibañez comprendió que lo único que podía hacerse para salvar a quienes permanecían con vida en el guardacostas era empuñar la ametralladora que aún funcionaba. Sólo él podía hacerlo.
En pocos segundos, tomó el control del arma, luego de retirar el cuerpo de su camarada muerto. El avión se había colocado detrás de la estela que dejaba el pequeño buque, disponiéndose a abrir fuego.
Con enorme lucidez Ibañez apuntó la ametralladora contra el Sea Harrier y disparó incansablemente.
Lo imposible se produjo. El **"Goliat"** aéreo fue alcanzado en pleno por la pequeña munición del **"David"** Naval. Pronto el avión se envolvió en humo, perdió altura y cayó al mar. El otro desistió del ataque y se perdió en el horizonte.
El ataque finalizó y la alegría inundó los corazones de los sobrevivientes .
Posteriormente el comando británico reconoció la perdida del Sea Harrier 2A 192, que había llegado embarcado en el portaaviones **"Hermes"** y la muerte de su piloto, el capitán de corbeta Batt.
Momentos después, el capitán del guardacostas, logró encallarlo para evitar su hundimiento. Todos los tripulantes pudieron desembarcar, rescatándose todas las piezas de artillería y municiones que operaron durante las batallas libradas el 28 y 29 de mayo.
José Raúl Ibañez, recibió la más alta condecoración que se otorgó, **"La Nación Argentina al heroico valor en combate"**, por asumir la defensa del guardacostas que tripulaba con la única arma disponible, rechazando el ataque de aeronaves que habían producido severas bajas en la dotación y derribando a una de ellas, a pesar de no tener asignado puesto de combate y no contar con el armamento adecuado.
Asimismo, la bandera del guardacostas **"Río Iguazú"** fue condecorada con la medalla **"Honor al valor en combate"** otorgada por Ley N° 22.767.
Dice sobre este acto de heroísmo el investigador histórico y hombre de las Fuerzas Policiales, Crio.(R) Jorge Muñoz, quien escribió el libro **"Los Tigres del Mar"** dedicado a quienes brindaron con tanto valor su servicio en defensa de la soberanía de la Patria; **"quienes nos encontramos expectables a la marcha de los acontecimientos que siguieron a ese histórico 2 de abril, no llegamos a percibir la silenciosa partida desde el Puerto de Buenos Aires, de los guardacostas que se dirigían raudamente hacia el Atlántico sur. Solamente cuando esas naves llegaron a Puerto Argentino en Malvinas, se pudo conocer y tuvo que ser admitido a regañadientes por el adversario, que las mismas habían arribado luego de atravesar arriesgadamente el tormentoso trecho de 800 km. que separa el continente de las islas, burlando a los submarinos nucleares que rondaban amenazadamente la zona. Fue quizás, a partir de allí que todos quienes nos habíamos alistado para ir a Malvinas, en tanto aguardábamos una orden que no llegó, decidimos acompañar con nuestro mejor pensamiento, bregando por el éxito a esos camaradas que habían tenido la honrosa y privilegiada misión de ir a servir a la Patria en tan histórica circunstancia"**. ■

Personal embarcado el 22 de mayo de 1982 en el guardacostas "Río Iguazú"

Grado y nombre	Puesto
Subprefecto Eduardo A.Olmedo	Capitán
Oficial Pcipal.Gabino González	1er. Oficial
Oficial Pcipal. Juan R.Villar	Jefe de Maquina
Ayudante de Tercera Juan J. Bacaro	Contramaestre
Ayudante de Tercera Jorge Grube	Enc. de máquinas
Cabo 1° Cristian A.Flores	Electricista
Cabo 2° C.Bengochea	Timonel
Cabo 2° Domingo Vega	Radiooperador
Cabo 2° Raúl E.Kuno	Radiooperador
Cabo 2° Julio O.Benitez	Maquinista
Cabo 2° José A.Niveyro	Timonel
Marinero Julián W.Ledesma	Cocinero
Marinero Horacio N.Acuña	Mozo y Timonel
Marinero Alberto Ramírez	Timonel
Cabo 2° (ARA) Oscar Guzman	Enfermero
Subteniente (EA) José Navarro	A cargo/obuses
Sargento 1° (EA) Fernández	Mec. Artillero
Cabo 2° (EA) Sarmiento	Artillero G.A.Aerot.4
Cabo 1° (EA) Sánchez	Artillero GA Aerot.4
Conscripto (EA) Rodolfo Sulin	Artillero GA Aerot.4

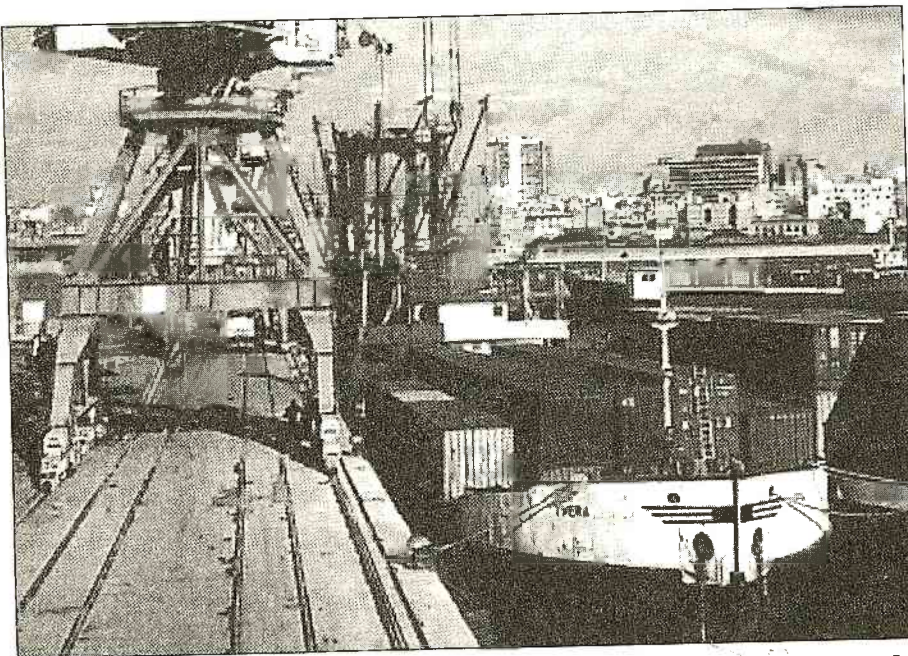
Excepciones a la Ley de Cabotaje

Por Nelson A.Fisher

Desde antigua data es prácticamente unánime el criterio de reservar exclusivamente a favor de los buques de bandera nacional la navegación y el comercio de cabotaje.
Nuestro país también se enroló en esta corriente y este monopolio - de la bandera argentina- se extiende, en favor de los buques de matrícula nacional, incluso a todas las operaciones de navegación portuaria, como, por ejemplo, lanchajes, remolques, etc.
La navegación de cabotaje se encuentra regulada en la Ley 12.980, que ratifica el decreto Ley 19492/44.El inciso 9° del art.55 de dicha norma, declara que la navegación de cabotaje **"tiene por objeto la comunicación y el comercio entre los puertos de la misma nación y se realiza sin perder de vista la costa más que para acortar camino, recalando de cabo a cabo"**.
A pesar de esta definición; del contexto de la Ley surge que la reserva de bandera argentina se extiende aún más, puede ser nacional cuando une puertos del mismo país, e internacional o fronterizo, cuando se lleva a cabo entre puertos de países cercanos. Asimismo, puede hablarse de cabotaje marítimo en contraposición al fluvial. Son distintas acepciones que surgen del propio texto legal.
La reserva del tráfico de cabotaje en favor de los buques de matrícula nacional se establece en el artículo 1° de la Ley de Cabotaje, que expresa: **"la Navegación, comunicación, y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos".**

Excepciones al principio de la Ley de Cabotaje

Dicho principio que dispone que **"La navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos"**, tiene excepciones expresamente legisladas.
La Ley establece dos:
1ra.-El Art.4° excluye de la prohibición que pesa sobre los buques extranjeros al cabotaje fronterizo **"de acuerdo con los tratados, convenios o acuerdos internacionales"**.
Se entiende por cabotaje fronterizo la navegación que se practica, conforme a esos acuerdos o tratados, **"haciendo escala en las costas de naciones limítrofes"**.
La excepción al principio general dependerá de convenciones o tratados internacionales y deberán fundarse en la condición de reciprocidad.
2da.-El art.6° de la Ley de cabotaje, consagra la otra excepción, donde se establece que el Poder Ejecutivo esta autorizado para otorgar permisos precarios a buques de bandera extranjera a los efectos de realizar tráfico de cabotaje, en dos supuestos. **a)** cuando **"...no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad a una zona costera"**; se trata de una cuestión de emergencia. **b)** cuando no fuese posible cumplir un contrato o ejercer una determinada actividad..."**por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente"**....
Si bien la Ley establece que es el presidente de la Nación el que otorga estas excepciones, teniendo en cuenta que se trata de funciones como Poder administrativo, son delegables y de hecho el Presidente las ha delegado al Ministro de Economía y de Obras y Servicios Públicos con facultades de subdelegarlas en el Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo.
En el marco de la desregulación de toda la actividad marítima, fluvial y portuaria; a partir del dictado del Decreto 2204/91 y de la sanción de la Ley de Puertos y del Decreto 817/92, en materia de excepciones a la Ley de cabotaje, también se flexibilizó el sistema anterior que consistía en que la autoridad de aplicación otorgaba excepciones en cada caso, para lo cual debía circularizar el pedido entre las cámaras navieras a fin de asegurarse que no existían buques



argentinos en condiciones de cumplir la actividad. Este sistema ha vuelto a regir recientemente, en razón de haber quedado sin efecto -por el vencimiento del plazo de duración- el decreto 1493/94 que facilitaba el otorgamiento del permiso.

Resulta interesante analizar dicho decreto ya que se conoce la existencia de un proyecto que pretende reinstalar su sistema.

Este decreto creó el Registro de buques y artefactos navales extranjeros, dependiente del Registro Nacional de Buenos Aires. La inscripción de un buque extranjero en dicho Registro suple la tramitación de la excepción da la Ley de Cabotaje y **"otorga el derecho de ser considerados como de bandera nacional a todos los fines de la navegación, comunicación, comercio de cabotaje nacional e internacional..."** (art.6°).

El plazo por el cual se concede el beneficio no se podrá extender por más de tres años corridos desde su inscripción en el Registro.

Con relación a este plazo, el art. 4° dispone que la inscripción se mantendrá en vigor **"durante toda la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo o fletamento por tiempo que dio lugar a la misma. Si el respectivo contrato se rescinde antes de su vencimiento"**, la inscripción quedará también sin efecto. **"Si dicho contrato fuera prorrogado por las partes a un vencimiento, la inscripción podrá prorrogarse por igual plazo dentro de los límites temporarios establecidos en el art 6° precedente"**.

En definitiva el plazo del beneficio, es decir de la autorización para operar en cabotaje, se extiende desde la inscripción en el registro, por todo el plazo de duración del contrato, siempre y cuando no exceda los tres años. Este registro tendrá una vigencia de cuatro años a partir de la fecha en que se publique en el Boletín Oficial.

A fines de agosto de 1996 el Registro ha perdido vigencia. Sin embargo exista una ultraactividad del mismo ya que aquellos buques inscriptos y que aun no han transcurrido tres años desde su inscripción continúan gozando de los beneficios.

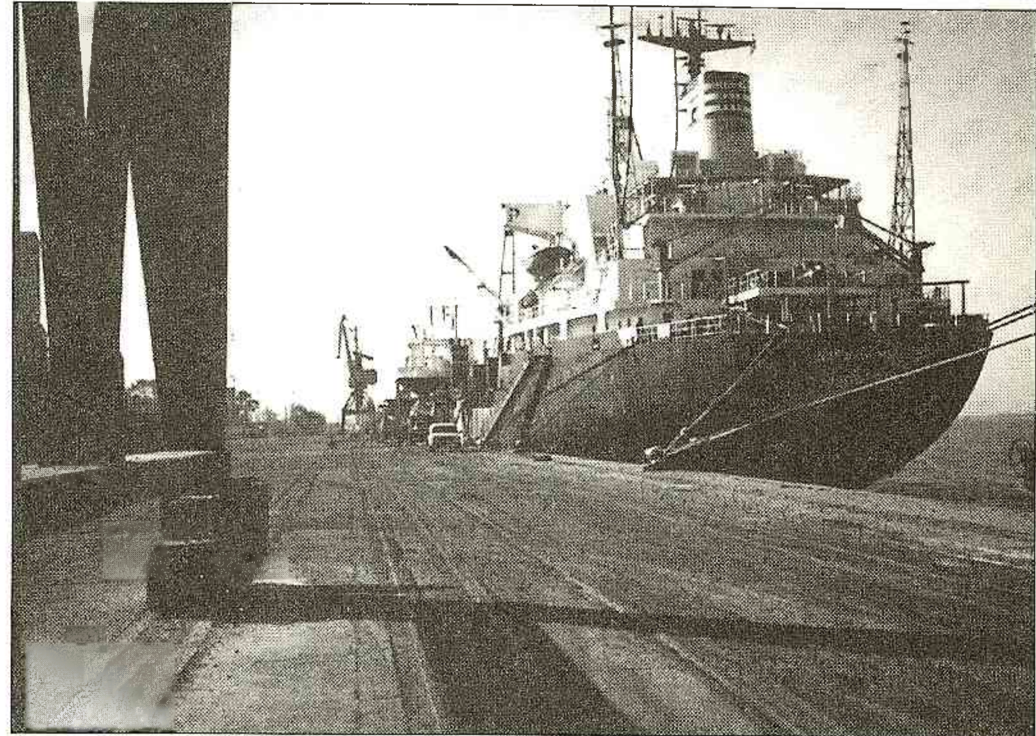
Requisitos

Para el armador argentino que explota el buque, los requisitos de inscripción en ese Registro del decreto 1493-92 son: hallarse inscripto como armador en el Registro Nacional de Buques, tener en forma individual o asociada arrendado a casco desnudo el buque de bandera extranjera que se inscribe, con una duración del contrato de por lo menos 6 meses y que no exceda de tres años. Además, no se admite el fletamento a tiempo, solo arrendamientos a casco desnudo y la armadora que lo inscribe debe asumir la obligación de explotar el buque por sí. Por su parte el buque extranjero no deberá ser mayor de quince años al tiempo de la inscripción, podrá enarbolar bandera argentina, si su registro de origen así lo permite, debe tener en vigor los certificados de seguridad y otros exigidos por la Prefectura Naval, deberá tripularse dando prioridad a personal embarcado argentino.

Cabe aclarar que el plazo máximo de duración de la inscripción en el Registro para buques extranjeros - de tres años- coincide con el plazo máximo del contrato de arrendamiento, fue necesario regularlo de esta manera en virtud de que tal inscripción se considera a los efectos aduaneros una importación temporaria que tiene un plazo de tres años. Ello no implica la prohibición de reinscribirlo.

El sistema actual de excepciones

Actualmente, por resolución 136/96, del secretario de Energía y Transporte, se delega en la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo el otorgamiento de excepciones a la Ley de Cabotaje y fija el procedimiento para tramitar dichas excepciones.



1-El cargador o usuario debe plantear ante la Cámara Naviera Argentina y la Cámara de Armadores del Litoral Fluvial sus necesidades de buques, presentación que debe contener tipo de buque, características generales, especificaciones imprescindibles, tareas a realizar, puertos entre los que operará y fechas entre las que se requiere la unidad. Este requerimiento a las Cámaras deberá efectuarse con diez días de anticipación a la fecha de iniciación del servicio. Por su parte, las Cámaras están obligadas a dar respuesta al interesado después de haber circularizado entre asociados y no asociados el requerimiento. Esta respuesta debe darse por medios fehacientes en el plazo de dos días. La no disponibilidad de buques de tales características habilitará al requirente para tramitar ante la Dirección la excepción prevista por el art.6° de la Ley de Cabotaje. La presentación ante la autoridad debe contener, las razones por los cuales se solicita la excepción, nombre y bandera de la unidad, copia autenticada del contrato o certificación de las partes involucradas en virtud del cual surja la necesidad del servicio que justifica la solicitud; copia de las notas remitidas a las cámaras y respuesta de estas.

Con esta documentación la autoridad otorgará la excepción con una autorización que no podrá exceder los cuatro meses.

Este plazo es muy corto y la autoridad lo determinó así, básicamente en virtud de las operaciones costa afuera a fin de permitir al armamento nacional la posibilidad de incorporar buques para dichas operaciones o bien tener la disponibilidad de un buque propio y que no permanezca inactivo por falta de trabajo.

Sin embargo, si bien la norma establece que las excepciones no pueden ser renovadas **"salvo razones debidamente justificadas"**, en la práctica se producen habitualmente renovaciones por la propia realidad del mercado, ya que no existe buque argentino para determinada operatoria y resultaría sumamente costoso obligar al requirente la contratación de otro buque extranjero para prestar determinado servicio.

Como conclusión se puede decir, que es evidente la conveniencia del sistema del Registro ya que permite ejercer la actividad por un periodo de tres años que en la práctica se puede renovar por un plazo mayor y además otorga una mayor seguridad jurídica al buque que quiere ingresar. En cambio el sistema de excepciones de la resolución 136/96 si bien es de sencillo y rápido otorgamiento tiene el inconveniente que es de solo cuatro meses y si bien a pesar de la redacción de la norma, es prorrogable, requiere que se realice nuevamente el trámite cada cuatro meses.

De todos modos debe tenerse en cuenta, que en ninguno de los dos sistemas existe peligro de inseguridad jurídica ya que el sistema de excepciones por su carácter de precariedad debe tener un procedimiento necesario para preservar los derechos de los armadores de buques de matricula nacional; ello no significa que al constatarse la inexistencia de buques argentinos para realizar la actividad, se otorgue en consecuencia la excepción a la Ley y se promulgue, sin que ello implique inseguridad. ■

La familia Guillerm, un caso único navegando por el mundo, con un nuevo desafío

Objetivo:la Antártida

Después de doce años de vivir sobre el agua recorriendo Europa, los Tropicos, el Atlántico y el Pacífico, el francés Phillipe Guillerm cambiará de latitudes para bajar hasta la Antártida a partir de octubre, en un nuevo desafío a bordo del celebre velero "Yaya".

Guillerm, que con este velero recorrió 12.000 millas en un año y medio pasando por Francia, Canarias, Cabo Verde, Recife, Salvador, Vitoria, Río, Punta del Este, Buenos Aires, Mar del Plata , Península de Valdés y vuelta por Santos y Angra dos Reis; encarará esta experiencia junto a su mujer belga: Jacqueline que lo acompaña hace 7 años embarcada, y sus hijas, Monique y Swanne -la primera nacida en Brasil y la segunda en Nueva Caledonia-. Con respecto a esta experiencia relata: "es un desafío humano y material llegar al fin del mundo, donde la naturaleza reina en su máximo esplendor. Antes de arribar a destino, nos enfrentaremos con el famoso Pasaje de Drake, que determinará la continuidad de nuestra expedición, en un lugar en donde no existen reglas y que carece de rivales: 400 millas entre el Cabo de Hornos y la Península Antártica, zona de encuentro de los océanos Atlántico y Pacífico, con indiscutida reputación y prestigio náutico, pero en donde el más pequeño rayo de sol transforma las dificultades y los riesgos en una realidad acuática onírica y fascinante". Guillerm reconoce que poder compartir esta experiencia con su familia, será lo más fuerte de este gran viaje.

Más allá de sus 37 años, este navegante recorrió dos mil millas entre Francia y Marruecos con su primer barco; con el segundo -un velero de madera de 1926- navegó por dos años por el Mediterráneo y el Atlántico Norte y con el tercero -un catamarán de 10 mts.- recorrió el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico durante 7 años. Con el cuarto barco navegó durante un año en la colonia francesa Nueva Caledonia.

Con el "Yaya" -un ketch de aluminio de 14,60 m., construido en 1979 por Marcel Subrero en Estrasburgo, Francia-, Guillerm y su familia piensan partir en octubre desde Río de Janeiro, haciendo una escala técnica en La Plata, otra en Necochea, donde embarcará un equipo de TV para grabar todas las vicisitudes del viaje, luego pasará por Península de Valdés, Islas de los Estados y Ushuaia, para iniciar el viaje a la Antártida en enero próximo, regresando a fines de febrero.

"Durante los cinco días de navegación que nos ha permitido hacer el trayecto desde Quequén a Caleta Hornos, hemos tenido que afrontar dos frentes fríos -vientos del sector Sudoeste- intensísimos que nos recordarán "que el Sur también existe" y que su fuerza es algo más que una leyenda. Ráfagas de 50 nudos nos obligaron a buscar refugio en la Bahía San Gregorio que se encuentra situada al norte del Canal Leones, esperando que calme y la corriente favorable para continuar nuestra ruta. Por fin, seis horas después, al caer la tarde, se dieron todas las condiciones. Como por milagro el viento había amainado, las aguas parecían un espejo y los escarceos habían desaparecido. Sin viento acudimos al uso del motor para cruzar el canal.

Ver tierra en los costados de la embarcación, después de cinco días de azul total era un verdadero espectáculo...y que tierra!. Salvaje, con un paisaje compuesto de montes áridos, animado por una fauna simpática característica del Sud.

Como única huella de la presencia humana, el Faro de la Isla Leones. Tres millas más al Oeste del arrecife Bassin, enfilamos la proa del **"Yaya"** hacia una especie de fisura, pasaje estrecho en medio mismo de las rocas, que gracias a la puesta del sol, adquirían un intenso anaranjado fuego. El relieve en este lugar está constituido por colinas y montes que pueden alcanzar los 150 mts. de altura. La roca es bella, en forma de escultura abstracta natural, obra incomparable entre el azul marino profundo y el azul cielo infinito.

"Caleta Hornos" 45º Sud 65º Oeste

Phillipe Guillerm, junto con su familia comenta para revista -**"Marina"**, sus reflexiones sobre una reciente navegación que realizó al Sur de la Argentina, donde además de hacer referencia a la gran belleza de la geografía, advierte sobre los peligros de la falta de conciencia de los navegantes en el cuidado de la ecología. **"De allí la importancia de esta nota y del filme que haremos con nuestro viaje a la Antártida, este es nuestro aporte"**, dice.

Este espectáculo valía verdaderamente la serie de esfuerzos y pruebas que debimos encarar para llegar hasta aquí y nadie de la tripulación del **"Yaya"** lamentaba el viaje, a pesar de la sal que hacía picar los ojos y las manos doloridas por haber tirado en demasía en las escotas. Caleta Hornos es el único refugio natural entre Quequén y el Beagle. Los vientos pueden soplar de todas las direcciones; nada perturbará la quietud de este santuario.

Allí podemos dormir tranquilos y seguros.

Más cuando ingresamos al interior de esta catedral de piedra, obra maestra de la naturaleza; qué decepción al ver todos esos graffitis!: inscripciones en pintura directamente sobre la piedra tal como si fuese una estación de trenes de los suburbios. Trazos de la bestialidad humana, que queriendo probar el paso por ese lugar completamente virgen, dejan el nombre de un barco, una fecha, los nombres de sus tripulaciones, la nacionalidad, etc. Reflejos de existencia; **"hacer como los otros"**...

Estabamos escandalizados ante la vista de esta práctica, y más aún al reconocer los nombres de embarcaciones que conocíamos, de amigos que creíamos inteligentes y teniendo las mismas ideas pro-ecológicas. Barcos franceses, alemanes, españoles y brasileños, por supuesto en menor proporción respecto a los barcos pesqueros argentinos y por lo tanto a escala de la habitual llegada de embarcaciones a la región.

No citaré el nombre de ninguna embarcación, pero, por favor: gente de mar, detengan estas inscripciones que degradan completamente este patrimonio argentino, un patrimonio terrestre, la última costa salvaje del planeta.

Ante esta situación, nuestra primera actitud fue querer limpiar algunas de las mil inscripciones. Fuimos rápidamente desencantados ya que las pinturas utilizadas son de las más dañinas del tipo poliuretano, epoxy, bituminosa, etc.; y la roca es porosa, por lo tanto imposible de sacar con el cepillo metálico. Por otro lado utilizar el martillo lleva mucho tiempo y deteriora la piedra. Para limpiarlas, necesitábamos de grandes medios -imposible utilizar solventes químicos, que afectarían la fauna local- como arenera, compresor, aspiradora, etc.; algo que lamentablemente no estaba de acuerdo a nuestras posibilidades.

Esperemos que un día alguien concrete el desafío de retirar esta basura.

Nuestra pequeña intervención fue poner un cartel en madera de recuperación de un barco hundido con una frase **"Basta de Pintar"**, que fijamos con piedras y otros pedazos de madera.

Una vez que el **"Yaya"** estuvo bien anclado y pasamos una primera noche completa en calma, al día siguiente desembarcamos todos para un gran paseo terrestre. El paisaje es sublime. Pronto vimos los primeros habitantes del valle, guanacos y ovejas, liebres y pingüinos y fuimos gratamente sorprendidos al constatar que no había contaminación alguna.....

Pero desde que arribamos a la costa todo era diferente, las playas y arrecifes estaban repletos de residuos, mayormente de plásticos provenientes de los barcos que recorren a lo largo de la costa.

Quiero insistir sobre este concepto **"Por favor, gente de mar: respete su hábitat, no tire basura al mar"**. Las playas y rocas de las costas no tienen a nadie que las limpie. El resultado de esta falta de conciencia es que no son más playas, sino basureros, lugares donde los lindos pingüinos, lobos, leones marinos, albatros, gaviotas y cormoranes; gloria y atracción de este país, cohabitan a veces peligrosamente con gran cantidad de basura.

No resulta complicado guardar a bordo los residuos, los plásticos, latas, cajas larga vida, cuerdas, redes; hasta el próximo puerto.

A bordo del **"Yaya"**, guardamos durante un mes la basura en un bolso de nylon bien amarrado en la popa. Seleccionamos los residuos; todo lo que es orgánico se tira y el resto lo guardamos. Hagamos todos un esfuerzo!

Qué lamentable espectáculo es ver todos esos buques tirando su basura en el mar, o a los pesqueros en el puerto tirando el aceite usado del motor directamente en el agua e inclusive el filtro!

No se olviden que es el mar el que les da sus frutos!!

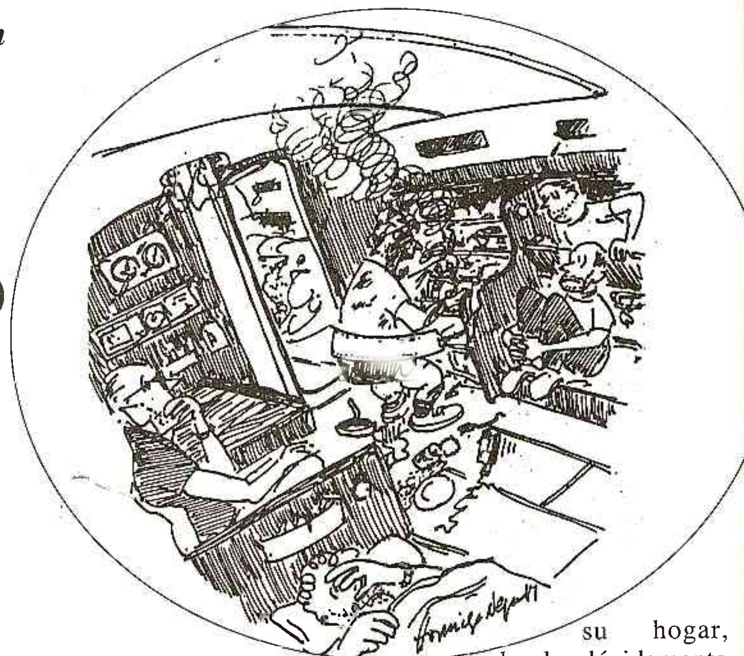
Piensen en sus hijos que no verán nunca más la transparencia de las aguas de esta costa tan bonita.

Durante una semana estuvimos juntando cerca de 250 botellas plásticas, 40 cajones de pesca, más de 50 cajas de leche y vino larga vida, 20 bombas de aerosol, 5 filtros de aceite y gasoil, 2 bidones de aceite, muchas cuerdas, redes, hilos de pesca; todo eso en tres playas -cerca de 1 milla de costa- de las 2.700 millas de costas argentinas. Llevamos todo a bordo del **"Yaya"** amarrado sobre cubierta.

La vuelta a Quequén fue bastante dura, pues nos tocó una **"sudestada"** con vientos establecidos a 60 nudos cuanto estabamos a 60 millas de Rawson; 48 horas de mal tiempo con mar fuerte. En el comienzo de la tormenta cruzamos una flota de pesqueros, un momento inolvidable con olas de 4 a 5 metros. Los navíos tenían 50 metros de largo aproximadamente y desaparecían entre las olas arrastrando las redes. Curiosamente, tuvimos un contacto por radio con uno de ellos y nos preguntó si íbamos a pescar, por la cantidad de cajones que teníamos en cubierta. Le explicamos lo que habíamos hecho en Caleta Hornos, y se mostró sensible a nuestra acción y servicial. A ese respecto quiero **"sacarme el sombrero"** por la fraternidad de los pescadores argentinos, es excepcional y única, ofreciendo ayuda, pasando un mensaje por radio, dando informaciones; todo eso es algo muy importante y no se encuentra en todas partes. Vuelvo a **"sacarme el sombrero"** por ellos, aunque si tomasen más conciencia con respecto a la basura, me sacaría **"un super-sombrero"**. ■

Extractos de las reflexiones de Hormiga Negra, el otro yo de Hernan Alvarez Forn en un capitulo del libro "El Nauticomio" de editorial Alfard

El cocinero de a bordo



El cocinero es una de los personas de mayor importancia a bordo, cuya función no es atender al barco sino atender a los que atienden al barco.
Hay maniobras prescindibles, se puede dejar de timonear colocando el velero a la capa, se puede no capitanear, no tratar de saber la posición, se puede suprimir por cierto tiempo la pintura y las reparaciones, se puede posponer prácticamente todo lo concerniente al barco, pero no se puede dejar de dar de comer a la gente.
El no es solamente cocinero y puede estar mimetizado con el capitán, con el táctico, con cualquiera de los tripulantes, menos con el navegador. Para ser cocinero a bordo no es necesario saber cocinar en el cabal sentido del vocablo, solamente el resto de la tripulación debe ser más ignorante que él, lo cual suele ser una pobre comparación.
Una cosa es cocinar en la quietud y en la horizontalidad y muy otra lidiar con la tarea en un barco navegando. La gente de tierra no tiene la menor idea de lo que significa trabajar en la cocina de un yate.
Aún en las peores condiciones que se puedan imaginar en tierra, cocinando a cielo abierto, en un campamento en un cerro ventoso, de noche y lloviendo, la enorme ventaja sobre la misma acción a bordo de un velero navegando con viento duro y marejada brava, es que las ollas, la sartén, el aceite, los huevos friéndose, la sopa y los fideos, en el caso del cerro, se quedan quietos en sus recipientes, en el segundo no. Creo que existen pocas tareas de hombres libres más frustrantes que preparar y cocinar alimentos en un velero. Los tres conocidos vectores de fuerza, el vertical, el horizontal y el lateral, se combinan en distintas formas, aunque siempre nuevas y sorpresivas, para expulsar los líquidos, sólidos y los pastosos de sus respectivos habitáculos. En la cocina náutica, todo lo que no mancha, quema.

Preparación

La misión de un cocinero comienza en la paz y tranquilidad de su hogar, donde plácidamente prepara la lista de compras...Ocurre que fatalmente hay que hacer la cuenta sumando las comidas diarias y multiplicar por el numero de tripulantes y aún tomarse un margen en el tiempo estimado, por calmas o averías. Y ocurre fatalmente también que en cuanto comienza el viento duro y la mar alta, los estómagos se achican, se fruncen y se cierran. Resulta notable comprobar cuánto tiempo vive perfectamente un hombre -que en tierra precisa comer cuatro veces por día- sin probar bocado durante una tormenta.
Pero aquello de que la lista la prepara solamente el cocinero es cierto a medias. En el momento de efectuar la compra, el o los que lo acompañan y lo ayudan añaden algo de su cosecha; el propietario suma unas latitas de exquisiteces y unos quesos y dulces, la señora le obsequia unas galletitas muy especiales y la mamá de uno de los gandules que forman parte de la tripulación, manda una o dos tortas para el nene y sus amigos. Y unos y otra....suman y redoblan, el cuidadoso cálculo del cocinero, de este modo el balance científico con que se llevó a cabo el abarrote, se desequilibra decididamente y la estiba tan cuidadosamente pensada se ve alterada a último momento por esos bultos que no resisten ser metidos donde puedan humedecerse o sufran presiones o los descubran las exploradoras cucarachas.
En un barco prolijo a todas las latas que tengan etiqueta de papel, se les quita esta y se pinta en su lugar una clave para saber lo que hay adentro. Pero aún en esos barcos prolijos, se resuelve a última hora la ubicación de lo embarcado poco antes de largar, sumergiéndolo en el primer hueco que se encuentra para que nunca más se sepa dónde esta si no se saca todo lo que hay allí. Además la escora y el movimiento , poseen la mágica cualidad, agravada por el duende de a bordo, de mudar las cosas de lugar sin que el cocinero y los tripulantes lleguen a saberlo, y es frecuente toparse con la lata de arvejas que se buscó ayer infructuosamente en la sentina, escondidísima en el ropero de los repasadores.
Por más que el propietario no lo acepte, a la larga o a la corta la sentina se llena de agua, proceda de donde procediere. Las latas y las botellas quedan sumergidas, por lo tanto sino se tuvo aquella precaución de numerar los envases, las etiquetas se convierten en pasta y lo que hay dentro de la lata pasa a ser un misterio mas para el cocinero: cuando eso ocurre no queda mas remedio que acudir a la comida futurista, simplemente se abren los envases, se los mezcla y se los come, salga pato o gallareta. De acuerdo al cálculo de probabilidad, la posibilidad que de esa ruleta se arme un guiso coherente es remotísima.Casi diría inexistente, pero la lata hay que consumirla, porque costó su buen precio y además, no hay con que reemplazarla. Aquí aparece la habilidad del cocinero, su oportunidad para presentar estos menjunjes y su capacidad de convencimiento. O su mal carácter.

La cocina

Porque si los cocineros terrestres tienen fama de malhumorados, los de a bordo son unos energúmenos. Cocinar en precarias condiciones y mediante ingentes esfuerzos, es una tarea que no admite desprecio. No hay nada que enoje más a un cocinero que trabajar en vano. Y no hay nada que una tripulación tema más que la negativa de su cocinero a trabajar. Por ende , se come lo que le dan mientras el mar lo permita y se calla y aún se pondera con o sin cinismo,pero por ineludible compromiso. Al cocinero hay que mantenerlo del mejor humor posible, ya que decir bueno es mucho pedir.
No obstante y por riguroso turno, cada uno de los tripulantes , en un momento del día, odia al cocinero. Una antigua tradición marinera afirma que **"el que cocina, no lava"**. El que odia al cocinero es aquél a quien le toca lavar. Ese día y a esa hora simplemente lo mataría. Porque amparado en esa antigua impunidad, el cocinero no escatima cacharros, ni economiza instrumental en su tarea y para producir un simple trozo de panceta frita engrasa hasta el ojo de buey. Pero es su prerrogativa y nadie se atreve a insinuarle siquiera que sea mas prolijo.
Cuando se plantea una situación de verdadero mal tiempo la cocina se cierra parcialmente y el lavado no funciona en absoluto y la pileta y sus aledaños se van cubriendo de jarros, cuchillos y restos variados hasta que calme el viento o se llegue a puerto. La verdadera y profunda necesidad de ser limpio es un concepto absolutamente relativo, depende tanto de las circunstancias y de la situación; que comer fideos que se han desparramado por el piso y han sido recuperados con pelos y señales de su periplo, es un acontecimiento normal y perfectamente aceptado por la tripulación de un velero azotado por vientos duros y en cambio es inaceptable y hasta produce náuseas a esas mismas personas en su casa. Las condiciones extremas a que se somete un navegante, lo lleva a apreciar mas el valor de un cocinero por su aguante que por su finura, la que solamente se nota durante la bonanza o en fondeo, es un caso en que los valores se invierten: en tierra se busca que un cocinero posea más calidad que cantidad, a bordo, basta lo contrario.
En los viejos veleros, la cocina estaba situada a proa, eran las buenas épocas en que existía una raza ahora casi extinta, de marineros gallegos y valencianos que además de mantener el barco perfecto, maniobraban, timoneaban y aguantaban lo indecible y como si fuera poco, cocinaban, servían y lavaban con cualquier tiempo y con gran habilidad. Juntamente con la socialización que nos ha tocado vivir en todos los ordenes de la existencia, la cocina del barco pasó de aquella proa discreta y escondida a ser el objeto que primero se encuentra al entrar en una cabina. Pareciera que los navegantes no piensan en otra cosa.....
Cocinar sin carne fresca es una de las habilidades más apreciadas y buscadas en un cocinero de alto bordo. Porque como decíamos al largar una regata crucero de largo aliento o una buena etapa sin escalas; esposas, mamas, novias y una que otra tía cocinan en sus casas, pescetos, milanesas, pollos, matambres y otros manjares del mismo tenor y a un solo efecto: que deben ser comidos en breve tiempo, antes que comiencen a proferir hedores que induzcan a creer que están en mal estado y que si no lo están es suficiente con la idea de que lo estén para envenenar a los comensales. Fagocitados esos lujos tan terrestres, el verdadero régimen embarcado campea por sus fueros y allí se ve la fibra del cocinero.
Usualmente los ingredientes que le quedan son cinco: arroz, fideos, papas, cebollas y cuando los han estibado bien, huevos-.Considerando que dos veces por día el cocinero debe producir un plato fuerte para la canalla, acude a las combinaciones factibles dentro de su espectro. El primer almuerzo lo arma con arroz con papas, la cena que le sigue, fideos con cebollas, luego sucesivamente en ambas ocasiones, presenta huevos con arroz y papas con cebollas, papas con fideos y cebollas con huevos y papas con arroz, fideos con papas y cebollas con arroz, huevos con cebollas y papas con huevos, arroz con huevos y cebollas con papas , arroz con fideos y huevos con fideos, fideos con arroz y cebollas con fideos. De esta sencilla manera ha organizado veinte comidas diferentes, por lo menos de nombre, cubriendo diez días de navegación. Si a algunas de ellas les varía la preparación -hervido, saltado o quemado- y les añade una lata sorpresa cualquiera, como arvejas, atún, viandada, paté, sardinas, el menjunje es de tal carácter que despista totalmente a los comensales. No hemos contado aquí mas que como auxiliares de mal tiempo a las sopas en sobres, que siempre pueden reemplazar una de las combinaciones anotadas, ganando así algún día de postergación para el alargamiento de esta práctica dieta.
La causa que impulsa a los capitanes a convidar una buena comida el primer día que se toca tierra, después de un largo cruce, queda, con esta pequeña infidencia, perfectamente explicada.

83 años al servicio del transporte mundial

Panamá, hacia el Centro Marítimo Internacional

por Gioconda de Zambrano, de la Autoridad de la Región Interoceánica de Panamá

El 15 de agosto de 1997, el Canal de Panamá celebrará su octogésimo tercer aniversario de servicio a la industria marítima. Desde su inauguración en 1914, más de 775.000 buques han transitado el Canal, llevando más de 5.600 millones de toneladas de carga a los puertos del mundo.

*De 80 kilómetros de largo, el Canal representa para muchos países, la forma más económica, segura,. eficiente y competitiva para el transporte marítimo. Bajo la administración norteamericana y desde su inauguración, el Canal de Panamá ha sido operado únicamente como **"ruta marítima"**.*

Con la firma de los Tratados del Canal de Panamá de 1977, Estados Unidos devuelve paulatinamente a la jurisdicción panameña 147,400 has. de tierras y bienes. Esta reversión de edificios , viviendas y tierras se da dentro de un programa calendario que se intensifica año tras año, hasta culminar con la entrega del propio Canal a manos panameñas el 31 de diciembre de 1999.

*A partir de la firma de este Tratado, el concepto de **"ruta marítima"** ha sido modificado por Panamá y lo que eran antes tierras y bienes destinados a la operación y seguridad del Canal, hoy en día son objeto de planes de desarrollo e inversiones en el sector marítimo, comercial, industrial y turístico.*

De hecho nos encontramos con un gobierno firmemente decidido a modernizar su economía, reformando sus leyes laborales, marítimas y de turismo, privatizando activos y creando incentivos de inversión, con el fin de hacer de las áreas del Canal de Panamá, la oportunidad de inversión más importante y atractiva de la región.

Y como abono a sus ambiciosos planes de desarrollo, Panamá es también sede de un Centro Bancario Internacional y de la Zona Libre más grande de Occidente. El éxito es obvio, la posición geográfica de Panamá en medio de las principales rutas marítimas permite importaciones a granel desde el Lejano Oriente, Europa y de los Estados Unidos y reexportaciones a Latinoamérica. Con una economía dolarizada, Panamá une a Norte con Sudamérica y al Océano Pacífico con el Atlántico.

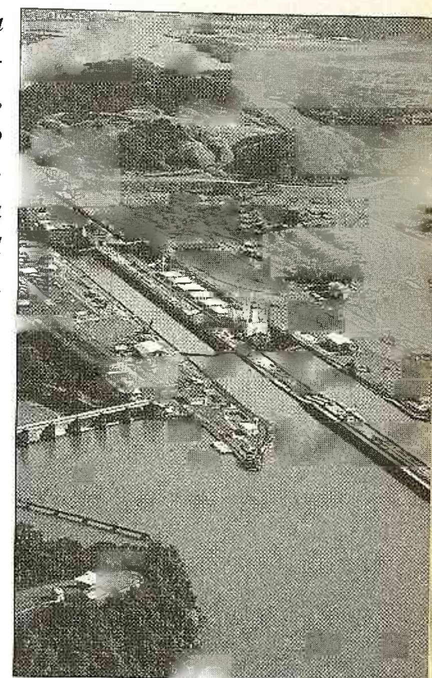
Ya para 1996, Panamá privatizó su ferrocarril interoceánico y sus dos puertos más importantes, Balboa y Cristóbal, ubicados en ambos extremos del Canal. Con una capacidad de almacenaje de 1.2 millones de barriles de combustible y conectado al sistema de abastecimiento de los muelles de Rodman sobre el Pacífico, la terminal petrolera de Arraiján, fue privatizada el mismo día de su transferencia en enero de 1997, convirtiéndose en fuente de exportación de servicios y de actividad económica. Estas privatizaciones y la creación de nuevos y modernos puertos de contenedores y servicios marítimos alternos, promueven la consolidación de un Centro Marítimo en Panamá.

Y es que alrededor de 40 barcos al día, esperan unas 18 horas para transitar por el canal. Este período de espera, representa una oportunidad extraordinaria para el aprovisionamiento y servicio de naves y pasajeros que transitan por el Canal. Las actividades con mayor potencia en el sector marítimo incluyen: servicio a las líneas navieras, astilleros, abastecimiento de combustible, servicio a la carga, distribución y redistribución de productos, capacitación marítima y rotación de tripulación.

El sector industrial se ha visto beneficiado con esta coyuntura, pocas veces vista en los anales de la historia. El establecimiento de Zonas Procesadoras para la Exportación libres de impuestos, como la de Davis sobre el Atlántico, marca de hecho, un nuevo estilo en lo que a relaciones internacionales se refiere ya que ha sido un proyecto conjunto entre el gobierno de Taiwán y el panameño. Los atractivos incentivos fiscales se unen a la larga lista de ventajas que ofrece Panamá, como por ejemplo:exoneración de impuestos para las exportaciones, eliminación de aranceles de importación sobre la adquisición de equipo o materia prima y de impuestos sobre la repatriación de ganancias.

Realmente, la propuesta es atractiva. La combinación entre los puertos mejorados, los 14.000 barcos que transitan el Canal, el transbordo de alrededor de 1 millón de contenedores al año, la integración de aeropuertos cercanos, combinado con las 1300 compañías que operan en la Zona Libre de Colón con conexiones y clientes en toda América Latina, con las facilidades de crédito que provee el Centro Bancario Internacional, puede proveer una excelente plataforma para la exportación hacia los mercados regionales de los productos que se terminan en los parques industriales.

Por otra parte, Panamá adelanta acuerdos comerciales con países del Mercosur, es miembro de la OMC y beneficiario del Programa US807, el Sistema General de Preferencias, la Iniciativa de la Cuenca del Caribe y realiza gestiones para incorporarse al Pacto Andino, ALCA y APEC.



No cabe duda que a Panamá se le presenta una oportunidad, que a todas luces, no esta dejando de aprovechar. Todo esta dado para que el país se convierta en un Centro Marítimo Internacional. El incremento de las inversiones nacionales y extranjeras en los sectores, marítimo, industrial, comercial, y turístico, dentro de la región Interoceánica, es indicio de que la idea no es sólo atractiva, sino que representa en estos momentos, la mejor oportunidad de inversión en toda la región. ■

Expectativas por Bahía de Mejillones

*por Sergio Paravic Valdivia**

*La Bahía de Mejillones, por su foreland e hinterland excepcional dentro del cono sur de América, es una de las pocas bahías que permite recibir las naves **"Post Panamax"** con capacidad para transportar 5.000 Teu, en razón a las condiciones batimétricas que presenta al tener profundidades de 20 metros a sólo 1000 metros de la costa y 50 metros a 1700 metros, de ésta, sin necesidad de recurrir a canalizos dragados, que es la característica de algunos puertos nuevos como Manzanillo en Panamá, inaugurado el año l994, que cuenta con profundidades de 13 mts. promedio y canales dragados para su acceso.*

El Callao como ejemplo, posee una profundidad promedio de 10,7 mts., con un canal de acceso de 9,8 mts. de una longitud de 2800 mts. Este puerto presenta una cota batimétrica de 20 mts.a una distancia de 4,250 mts. del puerto existente, profundidad requerida como mínimo para las naves Post Panamax.

*Se espera que éstos buques a contar de l997 inicien el transporte de contenedores hacia los Puertos Pivotes, que son muy escasos en el mundo. Tales puertos constituyen los nodos de transferencia a otros buques denominados **"Feedships"**, de tonelaje menor, que cubren el servicio hacia los puertos de menor rango.*

El caso de Mejillones, supone que tales feedships cubrirían el borde marítimo de Chile que sirve de término a la red vial ferroviaria del Cono Sur, incluyendo los puertos del Sur del Perú.

El sistema Post Panamax, sigue el curso abierto por la generación anterior de Pre Panamax con cabida para 1.500 Teu, utilizado en los puertos del Norte de Europa, que junto con Marsella por el Sur, penetran el territorio europeo hasta los Urales, utilizando vías fluviales, viales y ferroviarias, formando los Corredores Terrestres.

Asia, a través de Vladivostock, se vincula por el Transiberiano, hasta la Rusia y Ucrania. En Estados Unidos, Los Angeles se vincula con Chicago y Nueva York.

Es posible prever para el Cono Sur un Corredor Terrestre-Fluvial que cubra una red de vías intercomunicadas entre sí con la costa Oriente de Sudamérica, desde Santos hasta Buenos Aires.

La Bahía de Mejillones, por las condiciones señaladas anteriormente, presenta ventajas comparativas para postular a este rol de intercambio: la bahía posee aguas profundas que superan los mínimos señalados para cubrir el movimiento de las naves Post Panamax y su correspondiente área de respaldo terrestre, sin asentamientos urbanos que limiten una libre expansión hacia el interior del territorio.

Tales elementos, necesarios para proyectar un modelo aún no cuantificado, permiten plantear la hipótesis de Mega Puerto del Cono Sur de América.

La proposición contenida en el Estudio del Plan Regulador del Puerto y Bahía de Mejillones, es un primer modelo para espacializar el territorio marítimo con el borde litoral. La extensa planicie costera vinculada con la Ruta 1, Antofagasta-Tocopilla, distante 18 km. de Mejillones, permite todas las instalaciones adicionales que se pueden esperar del Mega Puerto.

***(Extraído de la Revista Mar -órgano oficial de la Liga Marítima de Chile)**

Las demoras de contenedores

Por Mario A. Lancellotti

Desde fines de la década del ´70, se ha instaurado en el comercio internacional de mercaderías por mar la utilización de los contenedores, donde los cargadores y/o los navieros consolidan la carga a transportarse.

El transporte en estas condiciones facilita las operaciones de carga y descarga, disminuye el lapso de permanencia de los buques en puerto y brinda una mayor seguridad ya que se reducen al mínimo las posibilidades de robo, averías y/o faltantes de carga.

Sin embargo, a veces por problemas de tipo operativo, aduanero o financiero, es usual que los consignatarios de mercaderías demoren un lapso demasiado prolongado para retirar los contenedores con sus mercaderías, de la zona portuaria o terminal operativa. Ello trae aparejado costos y problemas extras a todas las partes intervinientes en el transporte de mercaderías por mar.

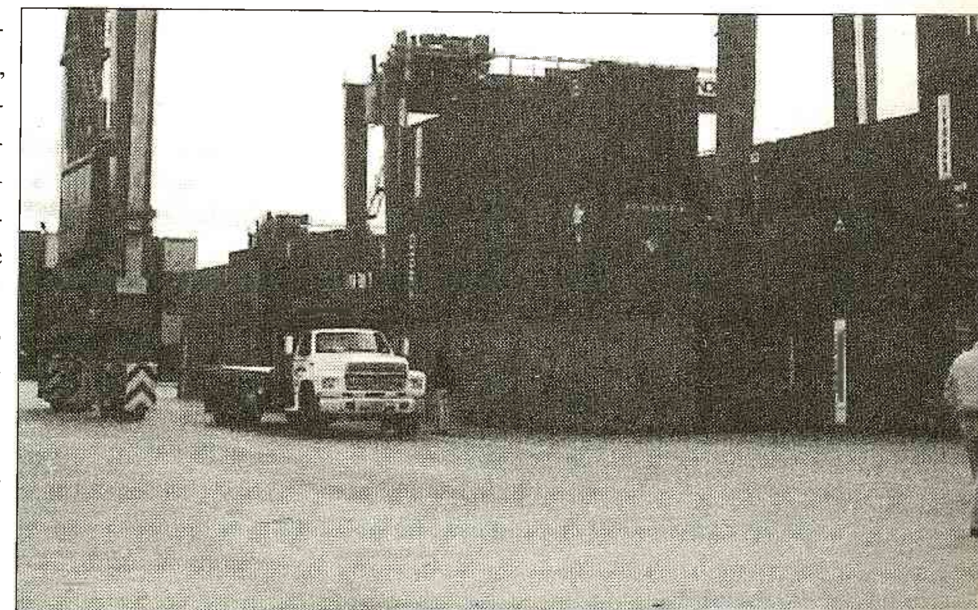
En primer lugar, aumentan los riesgos por robos y/o sustracciones , ya que una terminal portuaria o un depósito fiscal no es el lugar óptimo para ser utilizado como depósito de mercaderías.

En segundo lugar, originan costos extras al armador ya que no podrá utilizar el contenedor depositado en la plazoleta hasta que el consignatario lo retire de la misma, lo lleve a su depósito o fábrica, lo desconsolide, y lo devuelva a la terminal correspondiente.

Para compensar estos costos extras, es de uso y costumbre en el transporte de mercaderías por contenedores, que los navieros incluyan en los conocimientos de embarque cláusulas especiales llamadas **"container demurrage"** o sea demoras de contenedor.

Estas demoras no están legisladas en la Ley de la Navegación ya que este cuerpo legal fue sancionado en enero de 1973 y recordemos que el transporte de mercaderías en contenedores se hizo intensivo recién a fines de los ´70.

Asimismo, las agencias marítimas antes de entregar los contenedores a los consignatarios, les proveen de un formulario de **"carta de garantía"** el cual debe ser llenado por aquellos identificando el nombre del vapor, número de conocimiento de embarque y de contenedor y despachante que iniciará las operaciones de despacho a plaza. En dicho momento se establece, en concordancia con las cláusulas del conocimiento, la cantidad de días libres que posee el consignatario para disponer del contenedor sin cargo alguno, y la penalidad





que deberá abonar a la agencia marítima o al naviero para el caso que la demora exceda la cantidad de días libres pactados. En dicha carta de garantía, el consignatario se hace responsable de los daños y averías que sufra el contenedor y se compromete a reponer su valor total, para el caso que el mismo sea extraviado o destruido en un accidente.

De acuerdo a lo normado en el art. 5° de la Ley 20.447, las tarifas de demoras de contenedores que establecen las conferencias de fletes, deben estar homologadas. Una vez homologadas por la autoridad administrativa, las mismas son de aplicación obligatoria para armadores, transportistas y consignatarios. Sin embargo, es usual que los armadores y/o sus agencias otorguen descuentos a los usuarios, sobretodo cuando el tiempo de permanencia de los equipos en los depósitos fiscales es demasiado extenso.

A partir de la sanción del decreto 2284/91 llamado **"de desregulación"**, las tarifas de demoras de contenedores que aplicaban las conferencias de fletes dejaron de ser obligatorias y se produjo una sustancial rebaja de las mismas.

Es importante destacar además, que no todas las conferencias y tarifas marítimas aplicaban iguales cargos por las demoras. Así, la del Lejano Oriente/Río de la Plata, había previsto una tarifa muy superior a las demás llegando a establecer un canon de U$S45 por cada día de demora y por contenedor.

Las demoras de contenedores constituyen un crédito privilegiado a favor del transportista marítimo (Arts.309 y 494 de la Ley de la Navegación). Sin embargo, a fin de que el privilegio no se extinga, el armador y /o su agente marítimo deben iniciar un embargo sobre las mercaderías antes de los 30 días de llegado el vapor (Art. 498 de la misma Ley). Pasado dicho lapso, el privilegio queda extinguido y el crédito del naviero subsiste como quirografario, es decir sin privilegio alguno.

Las mercaderías consolidadas dentro de los contenedores, pueden ser embargadas por créditos por demoras del contenedor mientras permanezcan depositadas en las plazoletas fiscales y/o terminales portuarias y no sean despachadas a plaza. Es conveniente que el armador o su agente no permitan que los usuarios dejen contenedores con mercaderías de importación durante mucho tiempo en los depósitos portuarios. Para evitar este tipo de situaciones el agente debe solicitar a la autoridad aduanera la desconsolidación de las mercaderías del contenedor, a fin de recuperar la caja metálica y devolverla a la terminal. Todos los gastos que ello ocasione, -manipuleo, grúas, traslados, etc.y las demoras generadas hasta esa fecha- son créditos que el armador tiene contra el consignatario.

Cuando los contenedores permanecen abandonados en las terminales portuarias (con carga consolidada) durante mucho tiempo, se están generando dos tipos de demora. La primera de ellas sería la ya comentada **"container demurrage"** y la segunda sería la vinculada a los gastos de almacenaje que facture la terminal o plazoleta privada de contenedores.

En la mayoría de los casos podrá observarse que con tres o cuatro meses de demora, los costos de sobreestadía y almacenaje superarán ampliamente el valor del propio contenedor y pasados los seis meses es probable también que el costo supere el valor de la mercadería consolidada en la caja metálica. En este supuesto, es factible que el consignatario decida abandonar la mercadería, ya que los gastos de nacionalización, almacenaje y demoras se tornan impagables.

Algunas compañías navieras poseen contenedores propios, pero la mayoría de ellas opta por arrendarlos a compañías de leasing que operan en el mercado internacional. Las que se manejan con la segunda opción deben abonar el canon a la propietaria del equipo, con independencia de su recupero o no por parte del cargador o consignatario.

Debe tenerse presente, además, que este último no paga demora alguna tanto cuando el contenedor está arriba del buque como luego de transcurridos entre tres y cinco días posteriores a la descarga. Durante ese lapso el consignatario tiene tiempo suficiente para retirar el contenedor a costado de vapor, llevarlo a su depósito, deconsolidarlo y devolverlo a la terminal que corresponda. Quienes no operen en forma diligente deberán hacerse cargo de las demoras de contenedores que se generen a favor del armador.

Como conclusión debe tenerse presente que el transporte de mercaderías por mar consolidadas en contenedores, fue en su momento un tema novedoso y el mismo no fue regulado en la actual Ley de la Navegación, en cambió sí esta normado por los usos y costumbres del puerto de descarga de las mercaderías. ■



Hidrovía Paraná-Paraguay

Recomendaciones para una navegación intensiva en los ríos

Por Cap Jorge Maslein

El objetivo de la navegación comercial por vías fluviales con convoyes de empuje es el de Transportar, entre origen y destino, con calidad total según las normas ISO, la máxima cantidad de carga por viaje, en el menor tiempo posible compatible con una adecuada seguridad y puntualidad en los arribos/zarpadas y en la entrega/recepción de mercancías.

La eficiencia portuaria, si bien es un factor gravitante de los costos del transporte, no es motivo de análisis en el presente trabajo.

Estas son premisas que están estrechamente interrelacionadas entre sí, o sea que son interdependientes y en cierta medida contrapuestas, dado que una variación en cualquier factor afecta a los otros en sentido contrario y al resultado defecto final. Para cumplirlas de la manera más óptima, es preciso conocer primero cómo se desplaza y maniobra un convoy tipo en particular durante la navegación aguas abajo, donde las condiciones operativas y de maniobra, se encuentran condicionadas y disminuidas por el efecto corriente sobre el convoy.

Los requerimientos que genera la navegación intensiva de este tipo, se relacionan fundamentalmente con un concepto de área, más que con la profundidad de los canales -calado más revancha-. No sólo es importante conocer las profundidades de los canales, sino también lo es conocer el ancho navegable del mismo, los radios de curvatura de los meandros, la velocidad y dirección de la corriente como ser los remolinos y remansos. No sólo se precisan 10/12 pies de profundidad en los pasos, sino que es imprescindible además, disponer en ellos del espacio necesario para la maniobra con esa profundidad mínima en todo el área considerada. Esto se debe, en principio, al efecto deriva que se produce sobre el convoy, en las curvas o corrientes atravesadas.

La cantidad de carga transportada, según el número de barcazas y calado de las mismas, es algo que depende de la potencia útil del elemento propulsor -remolcador-, de las alturas hidrométricas del río y de los espacios o áreas navegables necesarias para el convoy considerado.

La seguridad de la navegación se encuentra regulada según normas vigentes de la autoridad marítima. Asimismo, la idoneidad y experiencia del capitán y piloto -baquianos-, le permitirán asumir mayores o menores riesgos durante una travesía , pero en general no existen grandes diferencias entre los pilotos expertos. Tal vez el navegar con potencias al límite de lo necesario, los tiempos de espera para el cruce de convoyes en áreas reducidas, como también la disponibilidad de medios radioeléctricos de ayudas a la navegación, son factores que afectan la eficiencia e incrementan los tiempos que insumen los viajes.

El tiempo, es la variable que se puede modificar, reduciendo al mínimo las esperas en los puertos y los tiempos de carga. Durante una navegación, también se disminuirían los tiempos, mejorando los elementos de señalización y el posicionamiento de las pantallas, balizas y boyas.

El mejorar las condiciones de la vía navegable y la disponibilidad de espacios para los cruces, elimina riesgos y las pérdidas de tiempo por esperas. Este último aspecto hace que los tiempos perdidos por esta causa, en especial cuando se navega aguas arriba, puedan ser apreciables y luego imposibles de recuperar. Asimismo, la mayoría de los cruces entre convoyes, salvo contadas excepciones, se efectúan asumiendo un cierto riesgo por lo restringido de los espacios de maniobra disponibles. De noche, este hecho es crítico.

El problema se agudiza ya que hay largas travesías o tramos en los cuales el cruce se hace imposible. Todo convoy que navega aguas abajo debe ser esperado en zonas de cruce posible y permitidas, por aquellos que naveguen aguas arriba. Si se trata de más de un convoy que navega aguas abajo, con toda seguridad se pierden entre tres y cinco horas más. Si a ello le sumamos el tiempo perdido hasta que el convoy alcanza nuevamente su velocidad de régimen -una hora- vemos que la demora es apreciable y difícil de revertir ya que generalmente aguas arriba no se dispone de reserva de potencia para incrementar la velocidad.

Adecuación

De lo expuesto podemos concluir que no sólo se debe señalizar adecuadamente, sino que además debe efectuarse una adecuación de la ruta navegable, a través de dragados y ensanche de tramos críticos, tendiente a que en definitiva, las zonas de prohibición de cruce, sean mínimas o no existan.
Estas zonas, así como las destinadas a fondeo y/o amarre, deben estar espaciadas a distancias no mayores de 60 Km., lo cual representa aproximadamente un tercio de la singladura o distancia diaria navegada de un convoy.
Estas contingencias típicas de la navegación fluvial, nunca fueron consideradas y analizadas en detalle, pero son permanentemente evaluadas en forma natural por los pilotos de los convoyes, lo cual establece la diferencia entre un baquiano experimentado y el que se encuentra en una etapa de aprendizaje. El primero aplica directamente muchos de los conceptos que aquí se expresan y recurre a su experiencia para suplir deficiencias de la vía navegable como utilizar un bote a proa, para determinar anchos y profundidades en canales que presentan incertidumbres o han modificado su curso a costa de pérdidas de tiempo y el segundo recurre a demoras y fondeos nocturnos que en ciertos casos ponen en riesgo la navegación, por maniobras inapropiadas y que tal vez incluyen la ocupación de zonas que son necesarias para la maniobra segura de quienes transitan la vía.
En este contexto, es muy importante analizar y evaluar los eventos de una navegación típica, para adoptar luego, la mejor decisión posible, acorde los requerimientos generados para el adecuado diseño de una vía navegable confiable y segura, la que además necesita contar con una adecuado y permanente control del tránsito y la ejecución de tareas de mantenimiento de la vía navegable y de actualización de información de apoyo náutico, en forma sostenida, confiable y permanente a todo lo largo de la vía diseñada.
En resumen, el problema es integral, la ruta a diseñar no sólo debe incluir aspectos referidos al balizamiento, dragado y derrocamiento, sino también previsiones y detalles de las zonas de cruce, áreas de fondeo o amarre a costa o boyón para espera y/o por averías. A ello debe agregarse el apoyo de comunicaciones a lo largo de todo el trayecto y que provea al navegante información sobre la presencia de otros convoyes y buques en la zona, sus velocidades de avance, pronósticos meteorológicos -avisos de temporales y vientos frescos-, alturas de agua en los pasos determinantes, el registro de los hidrómetros en los puertos de todo el río, lo cual le permitirá al piloto evaluar la probable evolución hídrica y adecuar a ello el avance del convoy, cuando sea necesario.
El control del tráfico en los ríos, resulta indispensable para proveer un apoyo adecuado y hacer segura la navegación. Si bien el tripulante, inicialmente se sentirá controlado, en definitiva aceptará ser apoyado en su tarea y después de un tiempo confiará en el sistema.
La progresiva adecuación de la vía navegable a una navegación basada en sensores hidrométricos y boyas hidrometeorológicas automáticas, con información en tiempo real por medios radioeléctricos, unido a una cartografía electrónica adecuada y actualizada, introducirá nuestra navegación en la tecnología de los países rectores, proveyendo los niveles de seguridad náutica y de la navegación que luego se traducirá en mayor productividad con menores costos. Toda esta información es crucial en épocas de estiaje -aguas bajas- donde se producen también las mayores modificaciones en la vía navegable por la apertura y cierre de determinados cursos-canalización del río-
Lo expuesto puede dar la impresión de que se está requiriendo un esfuerzo técnico y financiero desproporcionado el cual debe aplicarse a los más de 3000Km. de la hidrovía Paraná-Paraguay, incluyendo el Alto Paraná. Es correcto, en cuanto a que toda mejora integral en la vía navegable, debe ser aplicada en toda su extensión y con los mismos criterios de aplicación de las pautas de modernización y niveles de operación establecidos y adoptados para la vía navegable (Niveles hidrométricos anuales promedio en la vía de 10 pies y 6 pies en el alto Paraguay) con una probabilidad de cumplimiento de 80%, anchos de canales no menores de 100 metros en pasos estrechos y dotarla de señalización continua y segura las 24 horas, de forma que asegure la navegación permanente de convoyes de 20 barcazas con su respectivo remolcador.
Con esto niveles, no será preciso el dragado indiscriminado de toda la vía y sólo debe practicárselo en aquellas zonas o tramos en los cuales imprescindiblemente deban corregirse cursos o curvas y eliminar obstrucciones o efectuar derrocamientos que incrementan la profundidad y/o ancho del canal navegable a producir, establecer y mantener. Es previsible que sólo 20% del año sea necesario efectuar dragados de apertura especialmente en épocas de estiaje. Aquí es importante dejar constancia que un dragado en defecto, no producirá problemas mayores ya que como los niveles hidrométricos son predecibles con adecuada anticipación y seguridad en sus valores, todo nivel hídrico en defecto es compensable con una menor carga de las barcazas o con un incremento del número de barcazas que componen el convoy, ya que el costo de agregar estas embarcaciones, no es significativo en relación a los costos totales por viaje. No ocurre lo mismo con los aspectos referidos a anchos mínimos de canales -100 mts.- para una sola mano y con una correcta y continua señalización de la vía navegable, lo cual debe completarse en todo el trayecto. Cualquier deficiencia en estos aspectos, actuará como una determinante y como tal, condicionará toda la navegación que se lleve a cabo aguas arriba y abajo, de la zona deficiente.

Premisas

La adecuada distribución de las zonas de cruce y áreas de amarre y/o fondeo, son aspectos que hacen a la seguridad y a una navegación continua y sin demoras por esperas, pero en sí mismo no impiden la navegación con adecuados resguardos y con los calados y dimensiones permitidos para la vía navegable.
En general, respecto de la señalización y obras, es conveniente establecer las siguientes premisas:
1- *Toda obstrucción o accidente que represente riesgo presunto a la navegación, debe estar señalizado.*
2- *Toda bifurcación, entrada/salida de curva pronunciada, debe contar con señalización de referencia.*
3- *Señalizar los límites de aquellos bancos peligrosos o variables, que condicionan los límites de canales estrechos, por el cual debe maniobrar el convoy / remolcador.*
4- *Establecer las zonas de prohibición de cruce, las áreas de fondeo y amarre de barcazas, las cuales nunca deben encontrarse próximas a la salida de una curva, fundamentalmente en navegación aguas abajo ni en proximidades de bajo fondos o piedras que condicionen la maniobra de los buques o convoyen en navegación.*
5- *Asegurar un adecuado espaciamiento, a lo largo de toda la extensión de la vía navegable, de las estaciones de control de tráfico y apoyo a la navegación, a los efectos de recibir las comunicaciones de paso de buques o convoyes y para proporcionar la información hídrica, meteorológica y náutica de apoyo a la navegación.*
6- *Tanto en Bermejo como en Confluencia Paraná-Paraguay deberían instalarse boyas indicadoras de corriente, esta situación deberá extenderse a todos los pasos, bifurcaciones o curvas en donde haya corrientes encontradas.*
7- *Próximamente será habitual contar con cartografía actualizada y digitalizada precursoras de un sistema de cartografía electrónica a lo que se suma disponibilidad abordo de equipamiento GPS.*
A los fines de asegurar la necesaria precisión reduciendo al mínimo la incertidumbre y exactitud de la posición geográfica del móvil, por medios satelitales, sería necesario efectuar un adecuado espaciamiento y posicionamiento de estaciones de referencia, a los fines de proveer los valores de corrección a la posición satelital de los GPS de abordo. Este sistema de navegación, si bien no reemplazará al piloto habilitado, le proveerá de una valiosa información referencial a tener en cuenta en sus decisiones particulares ante cada acaecimiento que vaya afrontando a lo largo de su navegación, incluyendo las oportunidades de cruce o sobre paso de un buque o convoy, respecto de otro en navegación de vuelta encontrada o de la misma vuelta, en cuyo caso y en forma continua, proveerá indicación de posición geográfica de alta precisión y exactitud.
8- *Debe disminuirse el uso de boyas en todos aquellos puntos en los cuales, por cambios de rumbo pronunciados o efectos de corrientes atravesadas, pueda esperarse imprecisión en la previsibilidad de la derrota de un convoy de empuje.*
Este hecho pone en serio riesgo la integridad de la boya en cuestión por lo cual debe estudiarse su cambio por boyas sumergibles, balizas o enfilaciones, posicionadas en tierra firme o alejadas de las posibles derrotas de los convoyes.
9-*Toda obstrucción que invada una margen del canal navegable, debe ser convenientemente señalizada para visualizar la inflexión del veril o del canal. De no hacerse, se constituirá este punto, en una posible zona de riesgo de siniestro o varadura agravándose la misma cuando se produjera en navegación aguas abajo.*
10- *Las pantallas terrestres de referencia de limite o iniciación /término de una maniobra, deberían ser luminosas y estar recubiertas además con material reflejante de los haces luminosos.*
11- *Prever una adecuada distribución de boyas indicadoras de corriente. Las boyas sensoras hidrométricas y meteorológicas deberían preverse para su utilización, conjuntamente con la cartografía electrónica.*
12- *Los tramos rectos de canales autorizados para cruce de convoyes tipo -4x5- deben ser de anchos no menores que las dos mangas consideradas, más media manga por margen de maniobra, según el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE.UU..*
13- *La información referida a las boyas debería incluir, cuando correspondiere, si la misma es tragadora o si despide. Este tipo de boya, además de demarcar, indica el comportamiento del flujo hídrico, lo cual es una valiosa información de maniobra a proveer al piloto.*
14- *Los conceptos que se expresan deben ser acordados y de aplicación estandarizada a lo largo de toda la vía navegable, con independencia de la jurisdicción o país por el cual transcurra el río.* ■

Ayuda

La Comisión Europea aprobó una ayuda de unos 336 millones de dólares en favor de 107 proyectos de infraestructuras de redes de transporte transeuropeas previstos en el presupuesto de 1996 y otros 422 millones del presupuesto de 1997, también destinados al mismo fin.
Asimismo ha dado luz verde a la ampliación de las ayudas a las empresas navieras alemanas para la compra de buques nuevos. La normativa permite amortizar 40% de los gastos de la compra o de la construcción de un buque nuevo durante los primeros cinco años. El objetivo es aliviar a las navieras de Alemania de las cargas fiscales que soportan para contribuir a la mejora de su capacidad competitiva a nivel internacional.
Además, la Comisión confirmó que mantendrá para este año las ayudas a los astilleros al mismo nivel, con un techo de 9%, porcentaje que se mantendrá durante los próximos cinco años.
La media de la diferencia de precios para los distintos tipos de buques de los astilleros europeos con los de Extremo Oriente es de 20%, cuando hace dos años estaba en 13%. Expertos de EE.UU. consideraron que el mantenimiento de las ayudas aplicado el 9%, no llevará a que los que no apoyan el acuerdo de la OCDE, eliminen las ayudas a la construcción.

Y por casa ....?.

"No solicitamos volver la vista atrás de recuerdos muy distintos, sino simplemente nos situemos en una base sólida con unas proporciones adecuadas al momento actual y punto de partida a situaciones futuras más ventajosas:-Una flota mercante con dimensiones acordes con las necesidades de nuestro comercio.-Unos astilleros e industria auxiliar reestructuradas con potencial técnico y productivo, que las hagan competitivas. -Una industria pesquera con buques avanzados en procesos de pesca, que modernice nuestra flota naval. Mucho nos gustaría ver actitudes acordes con los expuesto....Entendemos son necesarios ajustes presupuestarios para alcanzar los objetivos de Maastrich, pero respetando en nuestro caso los límites de supervivencia del sector de las industrias marítimas. Se deben adoptar soluciones coordinadas: una Industria, Marina Mercante y Pesca y que no se apliquen cirugías parciales como si fueran independientes. Unas con otras se complementan en la creación de la riqueza." (de un editorial de la revista Ingeniería Naval sobre la situación en España)

Construcción naval en Oriente

Según un informe de Ferliship tomando datos de la Japan Ship Exporters Association (JSEA), demuestra que los astilleros japoneses tienen completa su cartera de pedidos para los próximos dos años, encontrándose a junio de 1996 con una cartera para exportación de 371 buques con casi 14 millones de porte bruto. Esta situación, la mejor de los últimos años, se ha visto propiciada por la caída del yen en 1995. Los precios de todos modos se mantienen al mínimo, influidos por el incremento de capacidad de Corea del Sur.
Según este informe si bien el principal competidor de Japón en los próximos 10 años será Corea, a 15 años vista será China quien ira ocupando una posición importante en el mercado, lo que generará problemas para sus dos competidores. De allí el interés con el que grupos constructores japoneses siguen las negociaciones entre Kiaverner y China sobre un posible joint venture. Hoy China esta 20 años atrás en tecnología respecto a



los dos países mencionados y sus buques son de bajo nivel en ese sentido.
El estudio señala que la desregulación, la cooperación, el aumento de productividad y el control de costos son factores fundamentales con los que cuentan los constructores japoneses a la hora de enfrentarse, tanto al incremento de capacidad de Corea como a la nueva competencia de los astilleros de Europa del Este y de EE.UU. Japón ha establecido límites de capacidad por instalación en todos los astilleros que pueden construir buques de más de 5000 TB estableciendo un techo para el total de la industria de 4,6 millones de TPB basado en los niveles de construcción de los setenta. Al no haber planes de aumento de capacidad, el actual plan permite a los constructores que asignen su parte sobre la capacidad total, entre las varias instalaciones que poseen, para hacer un mejor uso de las mismas. Asimismo han elaborado planes de cooperación entre astilleros para mejorar la productividad de las instalaciones y la mano de obra.
Por su parte los astilleros coreanos prevén duplicar su capacidad para el 2000. A ese respecto la UE pretenden introducir un anexo en el texto del acuerdo del OCDE sobre la eliminación de ayudas a la construcción naval que prohiba el aumento de capacidad. Japón apoya la medida, afirmando que las predicciones de demanda no justifican un aumento de capacidad de las dimensiones que plantea Corea.
Japón y Corea siguen liderando el mercado de construcción de gran tonelaje, es decir portacontenedores, graneleros y petroleros, no así los buques de pasaje donde lideran los astilleros europeos. Mientras tanto los astilleros medianos japoneses se mantienen competitivos en la producción en serie de cargueros standard.El reto para estos esta en los graneleros de alta velocidad -Techno-Superliner TSL-
A julio del año pasado la cartera de pedidos de los astilleros japoneses ascendía a 476 buques 13.594.363 gt, la de los surcoreanos se situaba en 296 buques ,12.687.550 gt, y la de los chinos en 206 buques 1.789.191 gt.. El astillero japonés líder es Mitsubishi con 58 buques, seguido por Shin Kurushima con 40 y Tsuneishi Zosen con 32. En Corea lidera Hyundai HI con 85 buques, siguiéndole Samsung con 70 y Daewoo y Halla con 51. El astillero chino Dalian ocupaba la primera posición con 34 buques seguido de Jiangnan, con 21 y Hudong con 19.
Un factor negativo que Japón esta tratando de revertir es el aumento de costo de mano de obra, lo hace buscando otras regiones -como China- donde los costos laborales sean menores. Similar estrategia comienza a utilizar Corea. Daewoo, controla el astillero rumano 2 Maj y busca otras posibilidades en Vietnam, India y Malasia.
Gracias a su reciente ampliación los astilleros coreanos tienen capacidad para producir ULCC, aunque sus contratos no son muy numerosos. De todos modos tienen buques en cartera hasta fin del 97 principalmente portacontenedores y graneleros.
En China, las instalaciones dedicadas a nuevas construcciones, también experimentaron un notable crecimiento, de los 700.000 Tpm a principios de los ´80, alcanzan actualmente a más de 2 millones de Tpm. La producción de los 26 principales astilleros agrupados en la China State Shipbuilding Corp. fue de 1,5millones de Tpm en 1995, 50% de ellos destinados a la exportación. Si bien la mayor parte de ellos fueron pequeños, han construido también bulkcarriers de 150.000 Tpm y 70.000 Tpm.. China pretende desarrollar grandes petroleros y bulkcarriers, y pone énfasis en la construcción de buques de alto valor y rendimiento, importando diseños como el de un petrolero shuttle de 118.000 Tpm y un portacontenedores de 2700 Teu, con lo que aumentaría su nivel tecnológico y así poder hacer frente a los requerimientos de los armadores.
Por su parte Taiwan continua enfocando su producción a grandes bulkcarriers, portacontenedores y VLCC.
En cuanto a la evolución de las flotas. Japón disminuyó la misma de 9950 buques (24 millones de GT) en 1994 a 9.438 buques (casi 20 millones de GT) en 1996. Corea aumentó su número de buques y disminuyó el número de GT en el mismo periodo, desde los 2.085 buques (algo más 7 millones de GT) a 2.246 (no llega a los 7 millones). China incrementó su flota en cuanto a buques y GT. 3.161 en 1994 (21 millones de GT) y 3631 buques en 1996 (23 millones de GT).
Las principales compañías operadoras en Japón son NYK con 143 buques, Kawasaki Kisen con 61 y Sanko Kisen con 57, en Corea, Pan Ocean con 65 buques, Cho Yang con 31 y Korea Special Shipp. con 18, en China Cosco Shangai con 166 buques, seguido de Shanghai Hai Xing con 111 buques y Cosco Tianjin con 108.

Petroleros

La flota actual de buques petroleros asciende a 265 millones de Tpm, representando el 37% de la flota mundial total, casi 3%

menos que en 1993. 60% de la flota tiene una edad superior a 15 años y más de 20% supera los 25 años. Puntualmente hay 1079 buques de 0-4 años (37.340.000GT), 774 de 5-9 años (19.246.000 GT), 913 de 10-14 años(14.768.000 GT), 1422 de 15-19 años (34.629.000 GT), 1184 de 20-24 años (33.058.000 GT) y 1389 de más de 25 años (4,476.000 GT).
A comienzos de 1996 la flota de petroleros ascendía a 6.761 buques y los químicos a 2077 buques. La evolución de los precios de las nuevas construcciones marca una tendencia al alza que persiste durante los últimos años tres el período de descenso 1991/94. En el caso de los de segunda mano, se mantiene en los últimos dos años tras la caída del periodo 1991-92.
En cuanto a los fletes más significativos, se observa una ligera concordancia entre la evolución de los precios de venta y los fletes en time charter, si bien en estos se aprecia una ligera recuperación a fines de 1995 que continua en 1996. A julio de 1996 la cartera de pedidos de buques petroleros y químicos ascendía a 310 unidades que suponen 9,8 millones de gt. El país con mayor cartera es Corea con 65 buques, le sigue Japón con 61 y con 23 buques se sitúan China , Italia y España. Los astilleros líderes son los coreanos Samsung y Hyundai.

Financiación

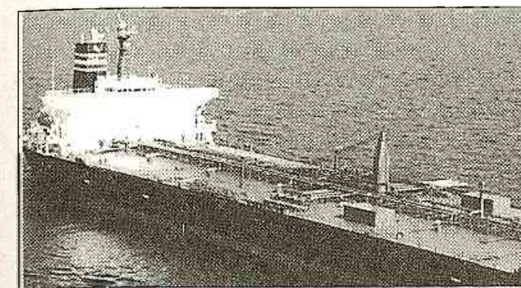
En el marco de SINAVAL se celebró en Bilbao, España, una Jornada sobre Financiación de Buques. En ese marco, Manuel Carlier de Lavalle, director general de ANAVE -la Asociación que nuclea a las navieras españolas- expuso una propuesta para la constitución de un Fondo de Garantías con respaldo Estatal, para la financiación de inversiones de las navieras españolas. Resulta interesante dar los detalles de dicha propuesta para tener en cuenta cómo se plantea el apoyo estatal al sector naviero en España y tomar algún ejemplo en la Argentina.
La propuesta tiene como finalidad otorgar garantías complementarias a la hipotecaria para la financiación de buques nuevos o de segunda mano así como de contenedores, equipos roro etc. Dicho fondo estaría constituido por el aporte de las empresas navieras, funcionando principalmente como instrumento de garantías reciprocas. Dichas garantías se otorgarán únicamente a aquellos proyectos de inversión que reciban calificación técnica y financiera favorable por parte de un Comité Técnico Asesor, con representantes de la Administración, la banca privada y las empresas navieras. Con el fin de que dichas garantías cuenten con plena aceptación por la banca privada, se solicita el respaldo del Estado a través del Ministerio de Fomento mediante un aval subsidiario, con renuncia al beneficio de exclusión, que no supondrá un costo al Estado al mediano-largo plazo. Las navieras beneficiarias abonarán al Fondo una prima anual en concepto de retribución de garantías recibidos, de modo que el fondo se autosustente a mediano largo-plazo. Dicho esquema esta contemplado y autorizado por el nuevo acuerdo del OCDE sobre financiación de la construcción naval con apoyo estatal y sería compatible con la normativa comunitaria sobre ayudas del Estado a la construcción naval y a las empresas navieras. Con los valores concretos de la aportación participativa de las empresas navieras -5% del valor total del buque financiado que no será a fondo perdido ya que las empresas mantendrán su titularidad sobre ella y sobre su rentabilidad financiera y la podrán ir recuperando en la medida que el fondo sea más solvente-y de la Prima de Retribución de la Garantía -1,5% anual del importe vivo de la garantía recibida- el esquema propuesto resiste una siniestralidad de 25%, sin que sea preciso recurrir en ningún momento a hacer efectivo el aval estatal.. En la práctica, superada la fase inicial de constitución, por analogía con otros fondos similares existentes, se considera que el fondo podrá dar cobertura por un importe de unas 5 a 7 veces su valor.



Carlier sostuvo que si bien tras quince años de continuo declive, la flota española en los últimos dos años ha recuperado su nivel, la mayoría opera en el sector de cabotaje aún reservado para el pabellón español, cosa que terminó a partir de enero de este año para lo que es crudo, derivado de petróleo y agua potable en trafico entre puertos peninsulares y finaliza en enero de 1999 para todos los transportes con las islas, Ceuta y Melilla.. La edad de la flota es elevada, 60 buques tienen menos de 10 años mientras que 120 buques tienen mas de 20.
El directivo señaló que en las operaciones de financiación de buques, ya sea mediante el esquema de crédito establecido en el Consenso OCDE o en el RD 442/94, suele establecerse un crédito de hasta 80% del valor del contrato. No obstante, actualmente la garantía hipotecaria sobre el propio buque no suele cubrir mas allá de 50-60% del precio. El armador tiene, en consecuencia, que aportar garantías complementarias por 20-30% de dicho precio. "En general -advirtió-esto es difícil pues las empresas navieras no suelen contar con activos inmovilizados de gran valor, aparte de sus buques. Si pueden aportar como garantías contratos de fletamento de sus buques actuales o futuros, aunque estas raramente son aceptadas por bancos comerciales, salvo que cuenten con gran experiencia en shipping. Para facilitar la obtención de esas garantías varios países establecieron instrumentos de garantía con apoyo estatal".

Extensión de la vida de petroleros

Según Alan Galvin, del Lloyd Register, cuando un petrolero pre-Marpol alcanza los 25 años, la barrera principal para una utilización adicional será satisfacer la regulación 13 G del anexo 1 a Marpol 73/78 , aunque el buque haya estado bien mantenido y haya pasado su quinta inspección especial. Esta regulación que cubre a los petroleros en servicio de más de 20.000 Tpm y producteros de más de 30.000 Tpm y que requiere que los buques pre-Marpol tengan una protección que cubra 30% de la eslora de los tanques de carga en el costado o fondo del buque y unas disposiciones alternativas para cumplir con ese requisito.
Existen 1105 petroleros pre-Marpol de más de 30.000 TPM que requieren alteración a los 25 años, de estos 255 son VLCC con 52,5% del peso muerto total en este grupo de edad y por consiguiente tiene el mayor impacto sobre la capacidad disponible de petroleros. Otros 1094 petroleros post-Marpol que fueron construídos con tanques de lastre segregado pueden navegar hasta los 30 años de edad y entonces deben ser dotados de doble casco o cesar de navegar" señaló Gavin, en la Convención sobre industria de tanqueros de Seatrade.



Sostuvo que las cuatro opciones para prolongar la vida de un petrolero pre-Marpol desde los 25 a los 30 años de edad, son designar una cierta proporción de tanques de carga como espacio vacío en donde no se transporta carga, convertir los tanques a tanques de lastre segregado -SBT- o dedicados a lastre limpio -DCBT-; instalar mamparos longitudinales para proporcionar un doble casco o adoptar un doble fondo a fin de alcanzar 30% de la protección requerida del forro; o bien adoptar patrones de carga equilibrados hidrostáticamente que tengan en cuanta la diferencia de densidad entre el crudo y el agua de mar para que , en el caso de que se produzca una rotura en el forro, el agua entre en el buque en lugar de que salga el petróleo y produzca contaminación..
Para comparar las diversas opciones de pérdida de capacidad de transporte de carga, Gavin puso el ejemplo de un VLCC de 260.000 TPM pre -Marpol, construido en 1975. Para la carga equilibrada hidroestáticamente, estimó una pedida de 10 a 15% del transporte, aunque en el caso de las cargas mas ligeras podrá ser de solo 5% o menos. En el caso de tanques laterales vacíos, por estar designados como tanques sin carga, esa pérdida estará entre 15-20% para la opción SBT o podría llegar a 25% para la opción DCBT. Instalar mamparos longitudinales es la opción que origina la perdida más pequeña, entre 2 y 5%, pero puede incrementar el peso de acero en unas 800 tons., o si se elimina la opción del doble fondo en 1800 tons..Además, sostuvo el experto, adoptar una estructura de doble casco para un sistema estructural primario proyectado para un casco sencillo necesitaría ser considerado muy cuidadosamente.

Flota pesquera

La flota pesquera mundial a enero de 1996 contaba con 22.463 buques y 10.712 millones de gtb, con una edad promedio de 19 años, lo que respecto a 1995 significa un descenso de 1,1% en número de buques y del 3,2% en términos de gt.
En relación a la flota mundial, los buques de pesca representan cerca de 29% en número de buques y del 2,7% en gt. La flota de pesca de la UE representa 12% de la flota pesquera mundial con 1.284.897 gt. y 16,4% en número de buques.
Las capturas las lidera China con mas de 20 millones de toneladas, manteniéndose en esta posición desde 1989, le sigue Perú con 11,6 millones y Chile y Japón con más de 7 millones. En la Unión Europea encabeza el ranking Dinamarca seguida de España. Por especies, la anchoveta con 11,89 millones de toneladas ocupa el primer lugar y los dos siguientes son el colín de Alaska y el Jurel Chileno, ambos con 4,2 millones.
En cuanto a distribución de flotas por bandera en Gt, la lista la encabezan estos 15 países, Rusia, EE.UU., Japón,Ucrania, Corea, España, Noruega, Panamá, Argentina, Lituania, Perú, Polonia Honduras, Holanda y Chile y en cantidad de buques, EE.UU., Japón, Rusia, España, Corea del Sur, Perú, Panamá, Noruega, Honduras, Reino Unido, Filipinas, Marruecos, México, Argentina y Holanda. La cartera de buques pesqueros por países de destino a noviembre de 1996 la encabeza España, y le siguen Perú, Portugal, India, Reino Unido, Chile , Rusia, Camerún, Noruega y Francia y por cartera de Astilleros en número de buques la encabeza Damen de Holanda, seguida por Valiña de España, Mawei de China, Andina de Perú, Polnocna de Polonia, Chernomorskiy de Ucrania, Sima de Perú, Braila de Rumania, Navinsa de Perú y Conafi de Portugal y en GT el astillero de Ucrania es el primero por lejos, seguido del rumano, los dos peruanos y el Peenne de Alemania.

Corbeta Invisible

El astillero británico Vosper Thorneycroft, ha diseñado una corbeta invisible que se recubre de una finas gotas de agua, con lo que resulta prácticamente indetectable para el radar. Por esa razón se lo llama "Stealth Corvette". El buque tiene un casco de forma extraña, una torre retráctil en la que van instalados los sistemas de comunicación por satélite y antenas electrónicas y un sistema que produce una niebla muy fina que rodea al buque, ocultándolo al radar.
El principio del funcionamiento es que la niebla difunde las radiaciones visibles gracias a los reflejos del mar, por lo que su interior es invisible al ojo humano e incluso resulta muy difícil de detectar con sensores de infrarrojos. En todo caso, si el radar detectara el buque, en las pantallas aparecería como un pequeño pesquero. Este es el resultado de un programa de investigación desarrollado en un simulador electrónico. El buque tiene la proa muy fina y lanzada que asegura el mínimo ruido y la mayor suavidad al avance. En su construcción se utilizarán materiales secretos aunque se cree que entre ellos estarán la fibra de vidrio y de carbono que desvían las ondas del radar. Con una eslora de 110 mts. y manga de 18 mts., el buque estará equipado con misiles crucero y mar-aire, de cañones automáticos rápidos, lanzatorpedos y dispositivos de guerra electrónica.
Proyectada en colaboración con el Ministerio de Defensa británico, la nave estará propulsada por chorros de agua blindados para reducir también el nivel de ruido. ■

La Liga Naval Argentina lleva a conocimiento de sus asociados que ha obtenido de las Empresas Argencard-Mastercard, Visa y American Express, el débito automático de las cuotas sociales.
Esta iniciativa se considera de interés por cuanto de esta forma, se evita las no siempre oportunas visitas domiciliarias de los cobradores y la inseguridad del cobro de las cuotas.
Todos aquellos socios que deseen adherirse a este nuevo sistema, podrán hacerlo telefónicamente indicando los números de la tarjeta que poseen.

Con motivo de cumplirse el 64º aniversario de la fundación de la Liga Naval Argentina, se invita para el día lunes 12 de mayo a las 11 horas a todos sus asociados y familiares a concurrir a la misa que se celebrará en la Catedral Metropolitana en "Acción de Gracias" y en memoria de los socios fallecidos.
Como es tradicional a esta ceremonia fueron invitadas autoridades nacionales, delegaciones de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, personalidades e instituciones del quehacer marítimo y deportivas.

Castro Madero
Un ejemplo

En el próximo mes de diciembre se van a cumplir 70 años del nacimiento de uno de los exponentes más brillantes de una vasta pleyade de oficiales de la Armada, que más allá de su brillante labor profesional en los cargos que le confiara la Fuerza, cumpliera un papel relevante en otras esferas también vinculadas al interés nacional. Se trata del vicealmirante Carlos Castro Madero quien se encuentra en la galería de marinos ilustres.

Egresado como el primero de la promoción 75 de la Escuela Naval Militar, más tarde se doctoró en física en el Instituto Balseiro de Bariloche, -en el cuál luego fue docente- investigó en reactores nucleares en California y como contralmirante fue representante ante el Organismo Internacional de Energía Atómica en Viena. También fue Jefe del Servicio Naval de Investigación y Desarrollo y luego presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica entre 1976 y 1983. Fue precisamente durante su gestión, que la CNEA obtuvo significativos logros como ser puesta en marcha de la planta de agua pesada, la conclusión de la central nuclear de Embalse, la iniciación de Atucha II y la ampliación de potencia de Atucha I . Poco antes de dejar el cargo anunció que la Argentina se incorporaba al reducido número de países con control sobre el proceso de enriquecimiento del uranio.

Pero más allá de esta trayectoria, a través de la cual accedió a la condición de figura pública nacional, con prestigio indiscutido local e internacionalmente, durante su gestión su conducta nunca puesta en duda, más allá de administrar ingentes créditos. Sereno, paciente y cortés, atento a todas las opiniones aún las más opuestas, supo decidir sin dudar cuando la situación lo requirió. Esta trayectoria y esa conducta, le valió que el actual Poder Ejecutivo le ofreciera su reinstalación al frente de la CNEA, honor y reconocimiento que resignó.

Siempre supo elegir y adherir a los valores que califican de digna una vida. El país lo perdió en diciembre de 1990, pero además de su trayectoria profesional, Castro Madero dejó un claro ejemplo de que en épocas donde se hace arduo el respeto por los valores, donde se persigue un nivel de vida en lugar de un estilo de vida, en donde se llega a creer que no se puede triunfar sino se pierde el propio respeto, más allá de todo ello, el hombre puede superar los avatares manteniendo su dignidad.

Pref. Gral. (RE) Leónidas Maloberti
Su fallecimiento

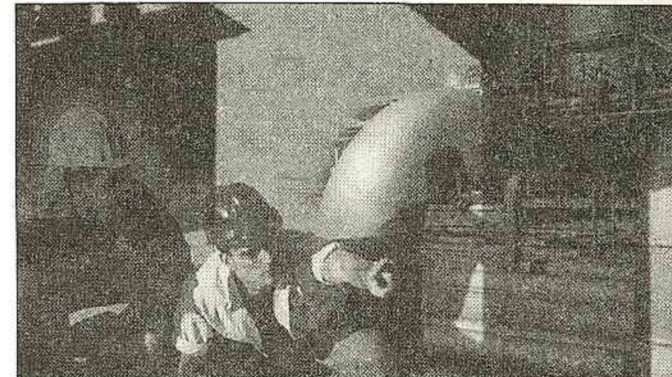
La Liga Naval Argentina, rinde homenaje a quien a través de 34 años constituyó un ejemplo, como Socio, como Delegado Institucional, como Director y Amigo.
Hijo de una familia de Hombres de Mar ingresó muy joven a la Prefectura Naval Argentina a la que dedicó sus mejores años, he hizo conocer por su conducta e ideales, en todos los ámbitos sociales, muy especialmente en nuestra Liga Naval.
Fue distinguido unánimemente como Socio Honorario, y Director Decano.
Su palabra prudente, unida a la simpatía personal y serenidad, hacían que los temas más trascendentes, tuvieran siempre un toque de esperanza y de feliz término, virtudes propias de un cristiano.
Hombre de costumbres austeras propias del oficial de nuestra Prefectura, alcanzó en ella la jerarquía máxima recordando siempre su deber de servicio, o sea su prójimo, y su Patria.
Con egoísmo personal, hubiéramos querido tenerlo más tiempo entre nosotros, impacientes del reencuentro eterno, pero vale recordar lo que dice el Libro de la Sabiduría, "el justo aunque muera prematuramente hallará el descanso. La ancianidad venerable verdadera no es la de muchos días, ni se mide por el número de años, la verdadera canicie para el hombre es la prudencia y la edad provecta una vida inmaculada. Halló gracia ante Dios y Dios lo amó y le trasladó".
Gracias querido amigo Leonídas, por todo lo que nos diste. Hasta pronto.



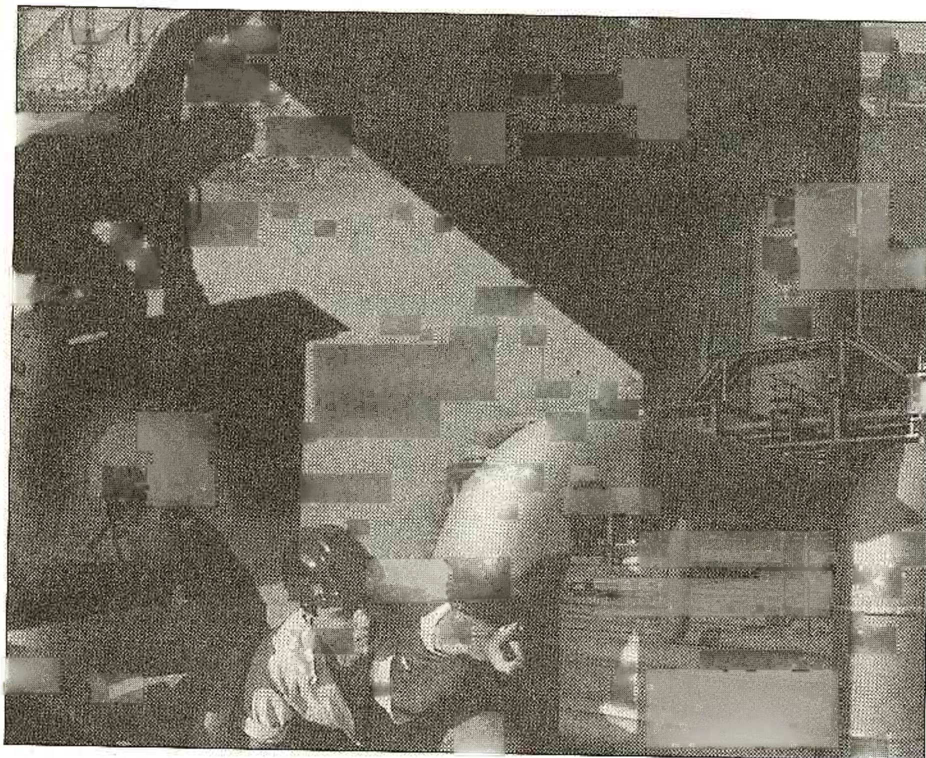
El Prefecto General (RE) Dn.Leonidas Enrique Maloberti ingresó a la Prefectura Naval Argentina el 5 de septiembre de 1942, fue cadete de la policía marítima en marzo de 1944 y ascendiendo distintos grados, alcanzó el de Prefecto en diciembre de 1956 y el de Prefecto General en diciembre de 1970, pasando a retiro el 1º de agosto de 1973. Entre los destinos desempeñados figuran en su foja las zonas de Tigre, La Plata, Río de la Plata, Río Gallegos e Islas Malvinas, Mar del Plata, Alto Uruguay y Delta y las direcciones de operaciones, comunicaciones, de policia de seguridad y judicial y de administración, hasta llegar a la subprefectura nacional como adscripto. Entre otros antecedentes asistió como presidente a la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana realizada en Mar del Plata en 1965 y designado en 1969 como miembro de la Junta de Calificaciones.

ISO 9000?...Por qué?

*Por Luis Padin**



La Sociología y la Historia nos demuestran que el hombre es motivado por las fuerzas de las opiniones, de las campañas publicitarias, los premios, las modas y los temores.
Hoy desde el punto de vista empresarial esta de moda enfocar la calidad como un medio para incrementar la propia competitividad, tanto es así que existen campañas nacionales que intentan motivar a la industria para mejorar la calidad de sus productos y servicios, adjudicando premios a aquellas empresas que alcanzar los niveles del sistema de calidad internacional.
Después de la desvastadora Segunda Guerra Mundial, hubo una gran demanda de bienes y servicios con un equívoco concepto, donde era más importante la cantidad que la calidad en toda la Sociedad Empresaria de Occidente.
Posteriormente y en corto plazo, Japón demostró a Occidente que la Sociedad de Consumo prefería la Calidad cuando ésta era accesible.
Se asegura que el secreto económico del milagro japonés es el **"Kaizen"**, que significa **"La implacable persecución de graduales mejoras en la Calidad, sacando el máximo partido de los recursos existentes"**.
Mientras tanto los occidentales creemos que progresar es gastar más dinero, reemplazando los viejos equipos, la antigua tecnología, los edificios anticuados, etc. Japón tiene otra palabra para este fenómeno, ellos lo llaman **"Kairoy"**, que significa: **"Mejorar gastando dinero"**.
La filosofía del Kaizen, obliga a subcontratistas a hacer mejoras en la Calidad mediante la realización de pequeños cambios y sólo cuando ya no se pueden obtener más mejoras es el momento de aplicar Kairoy.
Esto nos dice que la mejora gradual es lenta y lógicamente para nuestra cultura occidental puede resulta no atractiva, ya que en lugar de esforzarnos con recursos ineficientes, tendemos a prescindir de ellos e introducirnos en un nuevo sistema, no dándonos cuenta que ello nos lleva a un nuevo conjunto de problemas.
Ahora bien, ¿Qué tiene que ver esto con los sistemas de Calidad de ISO 9000?. Los conceptos básicos de esta nueva cultura hacia la calidad, implican que los sistemas de Calidad deben permitir a las Organizaciones, mantener el control, crear estabilidad, posibilidad de previsión y capacidad; expresado de otra manera: Los Sistemas de Calidad deberían permitir realizar los cambios bajo condiciones controladas y no con medidas de aproximación de acierto y error.
Los Sistemas de Calidad, permiten hacer mejor lo que ya se hace. El primer paso para desarrollar un Sistema de Calidad, es documentar lo que uno hace actualmente.
A continuación, debe tomar medidas para alcanzar resultados consistentes y así ir mejorando el funcionamiento en forma gradual. De esta manera se logran mejoras duraderas con la aplicación de cambios graduales -no bruscos, no traumáticos y no resistidos por el personal-; en resumen: **"Kaizen"**.
El éxito no esta solo en la utilización de las herramientas correctas, sino también en las enseñanzas, adiestramiento, perfeccionamiento y experiencias transmitidas para su utilización. Siendo un ejemplo clarificador y muy sencillo de esto, el caso de un jugador de golf que posee los mismos palos que los de un profesional y, sin embargo, no puede igualar su juego; entonces, cuál es la diferencia entre el profesional y el aficionado?: La calidad del juego, es decir su adiestramiento, su aplicación, su experiencia y algo más aún y muy importante, su dedicación y pasión.
La persecución de la calidad es una inversión a largo plazo y no se la puede equiparar y comparar a una mejora financiera. Las mejoras de la calidad están totalmente dentro del control y responsabilidad de la orga-



nización empresaria., mientras que las mejoras del funcionamiento financiero están generalmente a merced de los competidores, de las tasas de interés y de las barreras comerciales. Las Normas ISO 9000 han sido concebidas para superar algunas de las barreras comerciales, de manera que las organizaciones compitan en igualdad de términos al tratar la calidad.
Las Normas ISO Serie 9000, son sólo el comienzo que proporcionan a la organización empresaria un mecanismo a través del cual se pueden lograr mejoras sistemáticas, pero no mejoran el funcionamiento de la organización por sí solas.
Los seres humanos necesitan ser motivados para competir y ello es resorte y responsabilidad de la alta dirección empresarial que dicta la política, pero el corazón del sistema es el management que pone la pasión para ejecutarla y obtener los logros. Las personas aceptan los cambios si están convencidos que ellos reportan beneficios.Los deportistas logran su excelencia cuando tienen un blanco que alcanzar o un récord que batir. Las Naciones funcionan mejor cuando se encuentran frente a un enemigo mortal o a un sueño de alcance nacional. ISO 9000 en su contexto, es un medio para unificar criterios y tendencia hacia la calidad.
Pero cuidado, la organización empresarial no debe perder de vista el producto o servicio, **"leiv motiv"** de su existencia, recordando que fundamentalmente son esos productos y servicios que ella proporciona los que crean clientes y no su sistema de calidad.

El Sistema de Calidad es una importantísima herramienta para conseguir la Satisfacción del Cliente. Mida el éxito de su organización por el nivel de satisfacción de su cliente.

Orígenes e historia de ISO 9000

No cabe duda que cuando los egipcios construyeron las pirámides, los principios de inspección debieron haber estado presentes. Pero desde aquél entonces hasta los primeros años de la década del ´50 de este siglo, no se avanzó documentadamente en sistemas de calidad, y es después de la Segunda Guerra Mundial cuando surge como una función industrial el control de calidad, hoy considerado como un elemento de la gestión de calidad. Esos principios del Control de Calidad fueron adecuadamente reunidos y codificados en 1951 en un excelente manual por J.M.Juran, texto que aún hoy es el más notable referido a esta cuestión.
El progreso de este tema ha estado siempre dominado por la actividad militar, que comienza con la inspección de armamentos durante la Segunda Guerra Mundial y es en 1959 cuando el Departamento de Defensa Americano emite la primera norma nacional sobre programas de calidad, la MIL Q9858 A. A ello le sigue en 1968 las Publicaciones de Aseguramiento de la Calidad (Alied Quality Assurance Publications, AQAP) de la NATO.
En 1970, el Ministerio de Defensa británico, publicó la Def Stand 05-08, versión británica de AQAP-1, y es en 1972 cuando la Institución de Normalización Británica (BSL), publica la BS 4891, **"Guía de Aseguramiento de la Calidad"**.
La norma británica Def-Stand 05.08. fue remozada en 1973 para adecuarlas a las normas AQAP, estas se transforman en la Def-Stand 05-01, 05-24 y 05-29 y sus correspondientes manuales. Es entonces que BSI publica la BS 5179 y así completa los manuales del Ministerio de Defensa británico. Este manual, basado en las normas de defensa, está dirigido al mercado no militar.
En 1979, BSI publica la BS 5750 dividida en tres partes para propósitos contractuales, igualando así a las tres

normas de defensa británica y a las normas AQAP.
Mientras tanto las organizaciones de normalización de USA, Australia y Canadá, publican normas que cubrían las mismas materias y es hacia 1983 que muchos países más se unen a esta procesión, aunque todos con ligeras diferencias entre sí. Eso llevó a que en 1984, BSI redacte una revisión a su BS 5750 de 1979 y esta actitud despertó un interés internacional que animó a la International Standards Organization (ISO) a embarcarse en la redacción de normas internacionales para sistemas de calidad. Más de 26 países se embarcaron en este desarrollo y aunque aún mantienen características que evidencian su origen militar, consiguió romper esos moldes y establecer nuevas normas mundiales para Sistemas la gestión de la calidad.
Los primeros borradores fueron dados a conocer públicamente en 1985 y finalmente se aprueba su publicación en 1987. Hoy son más de 100 países los que están adheridos a estos sistemas de gestión de calidad.

Que es ISO Serie 9000

ISO 9000 es una serie de normas internacionales para sistemas de gestión de calidad. En ellas se especifican las recomendaciones y requerimientos para el diseño y valoración de un sistema de gestión de calidad y tiene por propósito asegurar que los proveedores satisfagan los requerimientos especificados. Esos requerimientos pueden ser exigencias específicas del cliente y que los proveedores se comprometen a suministrar en ciertos productos y servicios, o puede ocurrir que sean requerimientos de un mercado concreto determinado por el proveedor.
ISO 9000 no es una norma de producto. No contiene ningún requerimiento con el cual un producto o servicio tenga que cumplir. ISO 9000 no tiene normas o criterios de aceptación de productos, razón por la cual no se puede inspeccionar un producto en función de la norma. Pero eso sí, puede comprobar si un producto en concreto tie-

Normas Iso 9001

ISO 9001-1: 1994 Normas de gestión y aseguramiento de la calidad. Parte 1: Directrices para su selección y utilización.
ISO 9002-2: 1993 Normas de gestión y aseguramiento de la calidad. Parte 2: Guía para la aplicación de la ISO 9001-9002-9003.
ISO 9003-3: 1991 Normas de gestión y aseguramiento de la calidad. Parte 3: Guía para la aplicación de ISO 9001 al desarrollo, suministro y mantenimiento del soporte lógico.
ISO 9004-4: 1993 Normas de gestión y aseguramiento de la calidad. Parte 4: Guía para la gestión de un programa de seguridad de funcionamiento.
ISO 9001: 1994 Sistemas de calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en el diseño, el desarrollo,

la producción, la instalación y el servicio posventa.
ISO 9002:1994 Sistemas de calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en la producción, la instalación y el servicio posventa.
ISO 9003 1994: Sistemas de calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en la inspección y los ensayos finales.
ISO 9004-1 Gestión de la calidad y elementos del sistema de la calidad . Directrices.
ISO 9004-2 1991: Gestión de calidad y elementos del sistema de la calidad. Parte 2: Guía para los servicios
ISO 9004-3 1993: Gestión de calidad y elementos del sistema de la calidad. Parte 3: Guía para materiales procesados.
ISO 9004-4 1993: Gestión de calidad y elementos del sistema de calidad. Parte 4: Guía para la mejora de la calidad.
ISO 10011-1:1990: Reglas generales para la auditoría de los sistema de la calidad. Parte 1 Auditorias.
ISO 10011-2: 1991: Reglas generales para la auditoría de los sistemas de la calidad. Parte 2: Criterios para la cualificación de los auditores de los sistemas de calidad.
ISO 10011.3:1991: Reglas generales para la auditoría de los sistemas de la calidad. parte 3: Gestión de los programas de auditoría.
ISO 10012-1-1992: Requisitos de aseguramiento de la calidad para los equipos de medida. Parte 1: Sistemas de confirmación metrológica de los equipos de medida.
ISO 10013:1993: Guía para la elaboración de manuales de calidad
ISO/TR 13425: Guía para la selección de métodos estadísticos en normalización y especificación.
SO Manual 3:1989 Métodos estadísticos.

ne un cierto registro, una identidad trazable paso a paso en los planos correspondientes, sus condiciones de inspección, etc. pero cualquier no conformidad lo es con el sistema de calidad, no con el producto.

"Los productos no pueden cumplir las normas ISO Serie 9000, las organizaciones sí".

Por definición, las normas ISO 9001-9002-9003, son modelos de aseguramiento de la calidad que aplicables a cualquier tipo de empresa o sector definen un sistema concreto de calidad y abarcan tanto a productos como servicios.

Estas normas tienen como objeto especificar los requisitos de un sistema de la calidad aplicables cuando se debe demostrar la capacidad de un suministrador para diseñar y suministrar un producto conforme.

Esos requisitos especificados tienen por finalidad fundamental conseguir la satisfacción del cliente mediante la prevención de cualquier no conformidad en todas las etapas, desde el diseño hasta el servicio post-venta.

De las normas solamente tres son las certificables: La 9001 es un modelo para el aseguramiento de la calidad en el diseño, desarrollo, la producción el servicio post-venta. Es una norma aplicable en situaciones contractuales cuando el suministrador debe poner de manifiesto o demostrar la conformidad con los requisitos especificados durante varias fases que pueden incluir el diseño y desarrollo, producción instalación y el servicio post-venta.

ISO 9002: Modelo para el aseguramiento de la calidad en la producción y la instalación. Norma aplicable en situación contractual cuando los requerimientos especificados para los productos o servicios están formulados en términos de un diseño o especificación establecidos. El suministrador debe poner de manifiesto o demostrar, durante la producción y la instalación, la conformidad con los requisitos especificados.

ISO 9003: modelo para el aseguramiento de la calidad en la inspección y los ensayos finales. Norma aplicable en situaciones contractuales cuando el suministrador debe poner de manifiesto o demostrar la conformidad con los requerimientos especificados, únicamente en la inspección y ensayos finales.

Esta norma es utilizada casi exclusivamente por los que suministran productos industriales poco complicados.

Pero cuál es el significado del precedente listado y cuál su aplicación?

En resumen:

El grupo 9004 -1-2-3-4 nos da las guías y directrices que debe poseer nuestro diseño de Sistema de Gestión de Calidad Interna de la Organización o Empresa.

A través de estas normas se expresa la calidad que la empresa proveedora dice o declara que tienen su producto en el Manual de Calidad.

Si el comprador exige el aseguramiento externo de la calidad, deberá procederse a certificar el sistema de gestión de la empresa de acuerdo a los requerimientos del Grupo de Normas ISO 9001 1-2-3-4 que son las Directrices y Guías para la selección y utilización. Paralelamente debe analizar la integración de las Auditorias con el Grupo 10.011 y la correspondiente a instrumentos de medición con el Grupo 11012, al mismo tiempo que desarrolla los manuales de calidad a través del ISO 10013

Características de calidad del producto		
Accesibilidad	Intercambiabilidad	Estilo
Disponibilidad	Mantenibilidad	Susceptibilidad
Apariencia	Olor	Almacenabilidad
Adaptabilidad	Operabilidad	Gusto
Belleza	Producibilidad	Comprobabilidad
Limpieza	Confiabilidad	Seguimiento
Durabilidad	Reparabilidad	Toxicidad
Emisión	Seguridad	Transportabilidad
Inflamabilidad	Protección	Vulnerabilidad
Función	Tamaño	Peso

Conclusiones

Características de calidad de servicio		
Accesibilidad	Credibilidad	Honestidad
Precisión	Formalidad	Puntualidad
Cortesía	Eficiencia	Rapidez de respuesta
Confort	Efectividad	Confiabilidad
Competencia	Flexibilidad	Seguridad

A lo largo de esta exposición he mencionado la palabra Calidad cincuentisiete veces... pero ¿Qué es calidad?

La palabra tiene origen latino **"Qualitatem"** y su definición académica es **"Atributo o propiedad que distingue a las personas, bienes y servicios"**.

Esta distinción implica nivel de excelencia pero de ninguna manera obliga a que sea caro y lujoso, sino que sea el más adecuado para su uso.

Esta palabra Calidad tiene varios significados: Un grado de excelencia, conformidad con los requerimientos, totalidad de funciones del producto o servicio que satisfacen las necesidades especificadas, aptitud para el uso, ausencia de defectos, imperfecciones o contaminación y finalmente una expresión que ha ganado popularidad **"El deleite de los clientes"**.

Sin embargo en el contexto de ISO 9000, el significado



utilizado es el relativo a la totalidad de funciones del producto o servicio, y es muy bueno y fácil el recordar su definición al momento de tomar decisiones sobre calidad: **"Aptitud para el uso"**.

En general las especificaciones son definiciones no totalmente perfectas del producto o servicio que el cliente necesita y algunas necesidades pueden resultar difíciles de expresar claramente.

Cualquier función o característica de un producto o servicio que sea necesaria para satisfacer las necesidades del cliente o para alcanzar la aptitud para el uso es una característica de calidad.

Cuando se trata de productos , las características son casi siempre del tipo técnicas, mientras que las correspondientes a la calidad de los servicios tienen una dimensión humana

Las características señaladas en el recuadro adjunto, son las que se tienen que especificar y su realización controlar, asegurar, mejorar, dirigir y demostrar. Las mismas constituyen la materia objeto de los requerimientos especificados a los que se refieren las normas ISO Serie 9000. ■

El Ing.Padin es perito naval en máquinas navales, ingeniero mecánico, auditor interno de normas ISO 9000 del Bureau Qualitas de España- ministerio de la Producción de la Pcia.de Bs.As.-, con amplia experiencia en el sector privado en el área naval de YPF, Astarsa, Domeq Garcia o Lloyd´s Register y es docente de la Universidad Católica La Plata y de la Universidad Tecnológica de La Plata.

Obras consultadas
Normas Iso 9000
Manual de Sistemas de Calidad- David Hoyle
Total Quality Management- Ruben R.Rico
Auditoria para la Calidad - Perel- Forastiero- Vaisberg

La Aplicación del Sistema de Aseguramiento de la Calidad

por Jorge A.Perez Prieto, Ing.naval y mecánico, consultor en normas ISO 9000



Las normas ISO 9000 conforman todo un Sistema de Aseguramiento de la Calidad, surgiendo la sigla ISO de las letras iniciales de International Standards Organization. Esta entidad fue fundada en 1946, y nuclea a 91 países miembros y tiene su sede principal en Ginebra. Ya en 1982 comenzó a elaborar un sistema normalizado de aseguramiento de la calidad y lo hizo en conjunto con otras organizaciones, tales como BSI de Gran Bretaña, AFNOR de Francia, ANSI de EE.UU., NNI de Holanda y SCC de Canadá, para finalmente aprobar en 1987 las Normas de Sistemas de Calidad conocidas como Normas ISO 9000.
Las normas ISO definen las condiciones que debe cumplir un sistema de calidad, pero no la forma en que deben implementarse los requerimientos.
Veamos un ejemplo: Una de las cláusulas de la norma requiere que **" la dirección de una compañía defina y documente formalmente su política sobre la calidad, y que dicha política sea entendida, implantada y mantenida al día en todos los niveles de la organización"**. Es decir, la política con respecto a la calidad deberá definirla la empresa, ya que no la fija la norma, debiendo también la empresa crear la forma de implementar dicha política para que, así, todo su personal se interiorice, comprenda y se compenetre de ella. Trátase, con el ejemplo dado, de que se entienda cuál es el sentido fundamental que pretenden establecer las Normas ISO 9000, ello lleva implícito el concepto de una nueva filosofía en las empresas.

Aplicación de las Normas. Objetivos que se persiguen y requisitos de los sistemas de calidad

Un sistema de gestión de calidad lo encontraremos tanto en una empresa que elabore golosinas como en una que administre un hotel. Los tres conceptos generales que hay detrás de un sistema de gestión de calidad están indicados en las normas y son los siguientes:
La organización debe:
a-*alcanzar y sostener la calidad de los productos o servicios para cumplir, constantemente, con las necesidades indicadas o implícitas del cliente.*
b-*inspirar y proveer confianza, a su propio nivel gerencial, en el sentido de que la calidad que se pretende del producto o servicio esta siendo alcanzada y mantenida.*
c-*inspirar y proveer confianza al cliente en el sentido de que la calidad requerida está siendo o será alcanzada por los productos entregados o servicios provistos.*

Cabe destacar que en un sistema de gestión de calidad, los objetivos señalados deben establecerse al mismo tiempo que se desarrolla, documenta e implementa dicho sistema.
Existen tres normas internacionales que, para el aseguramiento externo de la calidad, tratan sobre los requisitos de los sistemas de calidad. Estos son: La ISO 9001, la 9002 y la 9003. Las tres son modelos para el aseguramiento de la calidad, la diferencia fundamental esta, en que la primera incluye además del control de la producción , la instalación, y el servicio postventa; el control de diseño y desarrollo. El diseño tiene lugar cuando se crea un nuevo producto o servicio que antes no existía.
Un ejemplo: mientras una compañía **"X"** diseña y fabrica vehículos y, por tanto, puede estar dentro del ámbito de la Norma ISO 9001, un abastecedor **"Y"**, que suministra componentes para un modelo de vehículos de la firma **"X"**, estará dentro del ámbito de la Norma ISO 9002; en efecto, su actividad consiste en fabricar productos con una especificación que le exigen.

Sistema de Aseguramiento de la Calidad. Controles y acciones correctoras. Revisiones periódicas del Sistema

El tema de la calidad, en estos momentos, tiene una importancia fundamental si se pretende estar en condiciones optimas para intervenir en el mercado. Así, gran cantidad de empresas exigen actualmente que sus proveedores dispongan de sistemas de aseguramiento de la calidad, ello les brinda mayor seguridad con respecto a las características de los productos y/o servicios recibidos.
El concepto implícito en un sistema de aseguramiento de la calidad, tiene, sin duda alguna , relación directa con la disminución de las posibilidades de error. Es importante destacar que, para reducir dichas posibilidades a su mínima expresión, debe participar en el sistema todo el personal de la empresa y no sólo el de dirección.
Entre las diferentes cláusulas de la norma esta la relativa a acciones correctoras, y en ella se especifica que se deben establecer y mantener actualizados procedimientos documentados para la implantación de dichas acciones. Se agrega que esos procedimientos deben incluir la aplicación de controles para asegurar la ejecución de las acciones correctoras y, también, controles para asegurar que dichas acciones aplicadas fueron eficaces.
Tomemos por ejemplo el caso de un reclamo de un cliente. Ante esta eventualidad, deberá existir un procedimiento que cubriera el tratamiento eficaz de ese reclamo. Supongamos también que el resultado de esa gestión genere una acción correctora que modifica algún paso en el proceso de producción, y que la modificación tiene efecto. Hay que destacar que la cuestión no finaliza allí, pues la norma nos dice que debe haber controles para asegurar que las acciones correctoras aplicadas fueron eficaces, por lo tanto debe haber un seguimiento que nos asegure que la acción fue acertada.
Lo expresado pone de manifiesto, una vez mas, el propósito de las normas de sistemas de calidad de llevar a la mínima expresión la posibilidad de error.
Otra de las características dignas de destacar es que el sistema debe prever, a los fines de alcanzar los objetivos establecidos en la política de calidad, las revisiones periódicas del propio sistema para, así , conocer su grado de aptitud

Requerimientos de la Norma ISO 9001

Si bien están contenidos en veinte cláusulas, ellos pueden resumirse en cinco partes fundamentales.

A-Estructura y Responsabilidad

Hay cláusulas que se refieren a los objetivos de calidad que la compañía pretende, y a la forma como debe estructurarse la organización de la empresa para alcanzar dichos objetivos. Cubre también esta parte, la implementación de la política de calidad, y el sistema documentado necesario para asegurar el control de todas las actividades.

B-Planificación de la Actividad

Los requerimientos de estas cláusulas apuntan hacia la necesidad de revisar los contratos y pedidos para establecer, correctamente, las necesidades de los clientes y analizar la capacidad de la empresa para satisfacerlos teniendo en cuenta los recursos humanos y equipos disponibles.

C-Control del Proceso

El mayor empeño debe estar en los controles necesarios para obtener el producto o servicio final. Las principales áreas cubiertas son:
-*Compras. Proveedores de materias primas o servicios*
-*Procedimientos para la evaluación de proveedores*
-*Definición de parámetros y pautas para el control de operaciones relativas a la producción de bienes o servicios.*
-*Inspección y Ensayos. Fijación de criterios de aceptación de ensayos*
-*Manipuleo y embalaje. Definición de métodos de control para evitar daños durante fabricación, almacenaje y transporte.*
-*Capacitación. El personal que desarrolle tareas que afecten a la calidad del producto final, debe ser capacitado de acuerdo con un criterio preestablecido.*

D-Documentación y registro de datos

En varias cláusulas de la normas se indica que la compañía debe establecer un procedimiento documentado. Dicho requisito implica la existencia de un documento escrito en el que se defina la forma en que se controlará la actividad.

E- Mantenimiento del sistema

Cuando se ha implementado un sistema, es preciso, necesariamente, asegurar que el mismo continúe operando en forma efectiva. Y uno de los requerimientos más importantes de la norma es mantener en el sistema, permanentemente, mecanismos y herramientas para verificar su funcionamiento y el adecuado mantenimiento. Debe haber un sistema efectivo de realimentación de información con respecto a problemas que, eventualmente se presenten. Ello puede realizarse, por ejemplo a través de auditorias internas, exámenes de reclamos de clientes, análisis de productos no conformes, etc.

Es del caso destacar que los requerimientos de la norma ISO 9002 son los mismos, salvo en relación con la cláusula relativa a diseño que no es aplicable.

Las Normas ISO 9000 en el mundo

Este sistema de aseguramiento de la calidad mediante la certificación ISO 9000 constituye, sin dudas, un importantísimo aval para competir y lograr la conquista de nuevos mercados.
La cantidad de empresas con esta certificación es en la Argentina, sumamente baja, comparada con Brasil, Japón, Australia, EE.UU., Holanda, Francia, Alemania o Inglaterra.
A fines de 1996, el número de empresas en el mundo con Certificación ISO 9000 era de aproximadamente 125.000, con un incremento promedio de 27% anual.
Actualmente alcanza a 89 el número de países en donde se adoptó la citada certificación . Los mayores incrementos se están dando en India, Taiwan, Corea, Japón y EE.UU.

Del estudio de la FAO sobre el estado mundial de la pesca

Perspectivas de la oferta y demanda

En un análisis por regiones realizado por la FAO -Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación-en el estudio sobre el estado mundial de la Pesca y la Acuicultura, se observa que en América Latina, más que en cualquier otra región, la industria pesquera esta orientada al suministro de mercados externos. El pescado contribuye notablemente a las exportaciones de Argentina, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay. Específicamente, las exportaciones de harina y aceite de pescado han producido una gran parte de los ingresos procedentes de la exportación , un promedio de 60% de los desembarques anuales de capturas marítimas se convierten es esos productos. En cambio, el pescado para los consumidores locales -la mayoría de los cuales prefieren carnes rojas- suelen procesarlo los pescadores artesanales. Estos están experimentando una lenta transformación., al buscar medios para suministrar también sus especies de alto valor, a los mercados de exportación.

El informe señala que los principales problemas de la industria latinoamericana son muy similares a los experimentados en otras regiones: casi no hay limitaciones para el acceso y los esfuerzos, y los buques pesqueros son muchos y viejos. Sin embargo, en algunos Estados las reformas macroeconómicas están obligando a los buques viejos e ineficientes a dejar de operar; pero al mismo tiempo, la poca limitación del acceso estimula la demanda para aumentar el número de buques en los caladeros rentables pero ya plenamente explotados. La pesca artesanal esta en auge, pero no al ritmo que sería posible si estuviera mejor vinculada a los mercados urbanos.

Asimismo se advierte que la pesca industrial en América Latina es notablemente más vulnerable a las oscilaciones de la políticas macroeconómicas que en la mayoría de las demás regiones. **"Las economías de algunas de las principales naciones pesqueras, están todavía en proceso de reforma estructural y estabilización. La prosperidad futura de la industria depende del éxito de estas reformas: deben mantenerse las economías de mercado libre y hay que contener la inflación"**, agrega el informe.

Señala además que dada la fuerte dependencia con respecto a mercados extranjeros y la débil demanda local de pescado, las perspectivas de la pesca América Latina están fuertemente vinculadas a la evolución internacional. En ese contexto, parece probable que al final del decenio, la demanda y los precios para las exportaciones latinoamericanas de pescado experimenten un aumento y que una mayor parte de los productos de la pesca en la región encuentren mercados en Asia.

"Como la mayor parte de las especies comercialmente exportables se pescan ya de manera cabal, los consumidores de la región deben ser suministrados a expensas de la exportación o a costa de los pequeños peces pelágicos que en la actualidad se utilizan para producir harina y aceite de pescado. El resultado no es evidente, pero no puede excluir un descenso del consumo medio de pescado en la región", advierte la FAO.

Demanda

¿Podrán la pesca y la acuicultura satisfacer la futura demanda mundial de pescado?, se pregunta la Organización Internacional, en otra parte del informe.

En 1993 los suministros de pescado para la alimentación fueron de 72,3 millones de toneladas. De este total, 56,5 millones de toneladas procedieron de la pesca y 15, 8 millones de la acuicultura. Sobre la base del nivel mundial de consumo per capita de 13 kg/año; el aumento de la población mundial que alcanzará según las previsiones 7032 millones en el año 2010, requerirá suministros totales de pescado de 91 millones de tons. Manteniendo los actuales niveles de consumo, se necesitarán entonces 19 millones de toneladas adicionales . La contribución a la alimentación por parte de la pesca en aguas marinas e interiores, a largo plazo, es probable que oscile en torno a los 60 millones de toneladas, 53 millones de ellas procedentes de la pesca en aguas marinas. Ello supone un aumento en de 3,5 millones de tons. sobre las capturas de 1993 utilizadas para el consumo humano directo. Esto quiere decir que las mejores medidas de conservación y ordenación no alterarán notablemente la contribución total de los suministros de la pesca. Los efectos de esas medidas, consisten en rehacer los recursos para asegurar la contribución de las especies demersales de vida más larga a los suministros en general, así como en mejorar el tamaño de las piezas capturadas para satisfacer las preferencias de los consumidores. La ordenación debe conducir también a una mayor estabilidad de los rendimientos de los recursos, tanto de especies demersales como pelágicas. Puede esperarse que los actuales niveles de capturas incidentales, aumenten la contribución al rendimiento potencial de las capturas marinas.

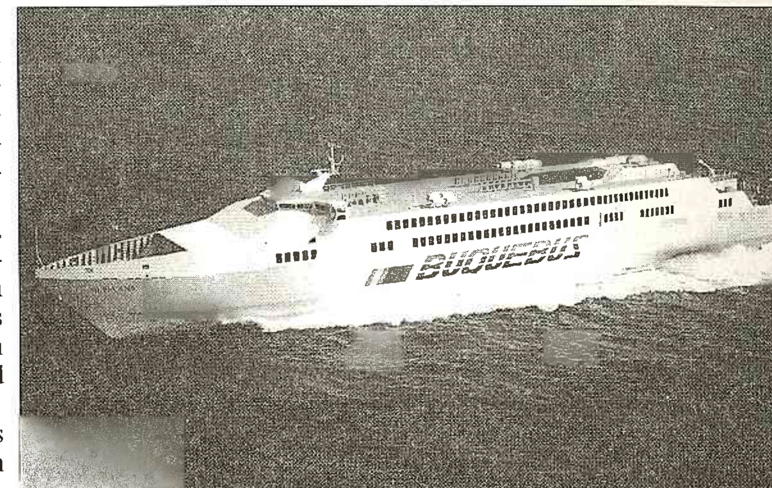
El resto de las 31 millones de toneladas de pescado que se requieren para el 2010, tendrá que proceder de la acuicultura, que ha crecido a un ritmo de un millón de toneladas al año, llegando a casi 2 millones en 1993. Dadas las posibilidades notables de una mayor producción piscícola en Africa y América Latina, parece que es posible la continuación de ese crecimiento. Para producir 31 millones de tons. en el 2010, sería preciso un aumento de poco más de 15 millones sobre los niveles de 1993, es decir un aumento medio anual de menos de 1 millones de tons.

La importancia de un aumento en la producción de este segmento, dependerá de la aceptación por parte de los consumidores de los productos de los viveros. La mayor parte de la producción continuará procediendo de las especies ictiológicas de aguas marinas y de agua dulce.

Además de la potencial contribución de la acuicultura, también es posible que se obtengan suministros adicionales de las capturas que hoy se utilizan para la producción de harina de pescado. En 1993, la harina de pescado consumió unos 29 millones de toneladas de pescado, pudiendo reorientarse una parte de este total, al mercado de consumo humano, especialmente respecto a los pequeños peces pelágicos que en muchas partes del mundo gozan de una buena aceptación de los consumidores.■

El "Silvia Ana", construído en Bazan

Nuevos conceptos en construcción naval



El ferry rápido **"Silvia Ana"**, construido en la Factoría de San Fernando del astillero español Bazán para Buquebus, incorpora nuevos conceptos en materia de construcción naval. El ferry operará seis meses entre Buenos Aires y Uruguay y otro período similar entre Dinamarca y Noruega, en este caso charteado por Color Line.

Se trata de un barco de 125 mts. de eslora, 18,70 mts. de manga y capacidad para 1250 pasajeros y 244 autos; es el mayor monocasco construido en aleación ligera del mundo y el único con cinco propulsores de chorro de agua en su espejo. Esta diseñado con formas de V profunda, para obtener alta velocidad con un buen comportamiento en el mar.

La autonomía del buque es de 300 millas a 38 nudos con desplazamiento de plena carga. En cambio con la capacidad máxima de combustible la autonomía es de 2.600 millas a 28 nudos, facilitándose de esta forma los tránsitos periódicos entre Europa y América.

Construido de acuerdo con el reglamento High Speed and Light Craft de 1995 del Norske Veritas y certificado como 1A1 HSLC Car Ferry AR1EO . La reglamentación de seguridad internacional aplicada al proyecto del buque ha sido el Code of Safety for High Speed Craft IMO Res. 36, de mayo de 1994 como buque de categoría B; lo que entre otras cosas, obliga a que el buque pueda volver a puerto por sus propios medios tras una avería que inutilice uno cualquiera de sus compartimientos. Adicionalmente cumple con el nuevo criterio de estabilidad con agua en cubierta de garaje, que los países nórdicos están aplicando en virtud de los acuerdos de Estocolmo, sin necesidad de compartimentar la cubierta de garaje bajo, lo que supondría un serio inconveniente para el buque.

Este se benefició por la experiencia acumulada en el diseño y seguimiento posterior de la estructura de los buques de la serie **"Mestral"**, así como del uso extensivo de las herramientas de cálculo mediante elementos finitos.

Verticalmente, el casco esta dividido en cinco cubiertas.

La propulsión es de seis motores Caterpillar 3616 produciendo cada uno de ellos 5650 KW/ 1000 RPM

Una novedad importante que presenta el buque es las líneas de ejes, proyectadas y construidas en fibra de carbono que junto con acoplamientos torsioelásticos motores, reductores de materiales compuestos y acoplamientos de dientes curvos con distanciadores, representan la mejor alternativa para reducir el peso y simplificar los trabajos de alineación con un costo aceptable.

En cuanto a sistemas de seguridad, el Silvia Ana, dispone de sistemas de detección de incendios en los locales de alto y moderado riesgo, así como en locales de acomodación no ocupados regularmente, vigilancia de cámaras de máquinas y garajes mediante circuito cerrado de TV, red de alarmas de incendio, control remoto de ventiladores y válvulas cortafuegos, indicación remota del estado de las puertas estancas y de las resistentes al fuego, vigilancia mediante cámaras de TV de las puertas/rampas de acceso de vehículos, entre otros.

El sistema de evacuación instalado consiste en cuatro rampas de deslizamiento inflables, dos en cada banda; catorce balsas salvavidas de 100 plazas cada una, siete por banda con disparo remoto y dos botes de rescate. El tiempo de evacuación es de 17 minutos 40 segundos. Para carga y descarga de vehículos el buque dispone a popa de dos rampas accionadas hidráulicamente con unas dimensiones de 6,5x6 mts. que permiten el paso simultáneo de dos vehículos ligeros por cada una de ellas. La disposición de las rampas permite rapidez en la carga y descarga estimándose en 15 minutos el tiempo máximo de dicha operación para los 244 coches.

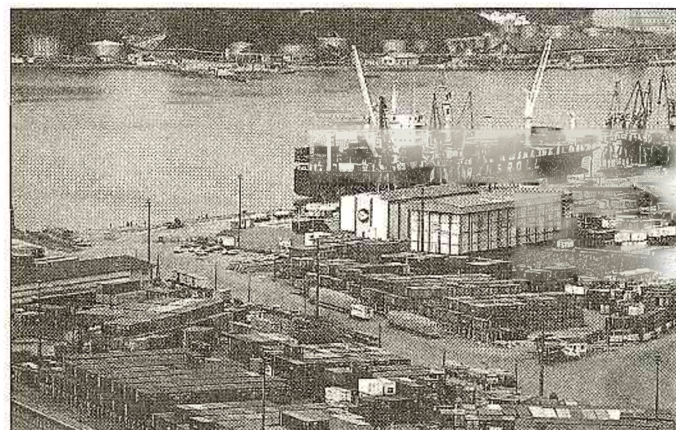
Las dos cubiertas de pasajeros están divididas en varios salones mediante mamparos incombustibles y estancos al humo. Los salones con aire acondicionado regulable individualmente, están equipados con butacas tipo avión reclinables con mesa plegable y sistemas de entretenimiento.

Con esta distribución de los espacios, se consigue conjugar la disposición de salones estilo avión, propia de este tipo de ferries de alta velocidad que realizan viajes cortos, con la amplitud de movimientos del pasaje necesaria para hacer el viaje atractivo. ■

Recomendaciones de la UNCTAD

El costo del transporte

"En general, es cierto que el costo del transporte es relativamente mayor para los comerciantes de ciertos países en desarrollo que para los de los países desarrollados. Desde el punto de vista de los costos generales que incluyen los monetarios, los del tiempo de transporte suplementario y por concepto de pérdidas, daños y retrasos, las estadísticas demuestran que los países en desarrollo han pagado constantemente fletes más altos en porcentaje de los valores Cif de sus importaciones, a la vez que se admite que los costos de transporte interior y otros de tránsito son mayores que en los países desarrollados". Tal definición se da en el análisis del segmento transportes, publicado por Naciones Unidas en el trabajo **"Recomendaciones y directrices para la eficiencia comercial de la UNCTAD"**. Efectuando una síntesis sobre los inconvenientes en materia de costos del transporte, el informe señala que para los países en desarrollo, los fletes son casi el doble de los que pagan los países desarrollados, en el caso de los buques de línea, en los primeros representan 8,6% del valor Cif de las mercaderías y en los segundos el 4,4%.
Si bien describe aspectos donde la Argentina ha avanzado con respecto a otros países, como ser la baja de fletes y el sistema



portuario, el estudio destaca también dos elementos que pueden ser válidos de mejorar también para nuestro país como el transporte interior, las primas de seguro y otros costos suplementarios. En ese sentido el informe señala el ejemplo de Africa, donde el costo del transporte por carretera puede llegar a ser entre dos y medio a tres veces mayor que en otras partes del mundo y con frecuencia resulta más caro transportar un contenedor con carga en el interior de un país de ese continente hasta los locales del importador que expedirlo desde un puerto de exportación en Europa o EE.UU. Incluso se ha calculado que si se consiguiera reducir 10% los costos de transporte por carretera en los países africanos, se llegaría a ahorrar cada año U$S12.000 millones . De la misma forma, en ciertas partes de Asia, los costos del transporte interior y de manutención de los productos exportados representan 20-25% de su valor Fob .Entre las causas que se mencionan para estos elevados costos, se encuentran la insuficiente capacidad de transporte por ferrocarril -que obliga a usar camión en largas distancias- carretera y vías de navegación interior, y el mantenimiento deficiente de la infraestructura, los camiones y el material móvil ferroviario. Además se observa un marco regulador anticuado e inadecuado de los transportes y en muchos casos la contenedorización se ve frenada por trabas estructurales, legislativas y burocráticas. Además encarece el sistema el excesivo número de partes independientes que intervienen en la cadena de transporte, y el hecho de que las compañías navieras calculan el flete puerta a puerta sobre la base de índices bajos de utilización de los contenedores, además de agregarle primas al mantenimiento de los mismos. El informe, propone como solución, fomentar el establecimiento de operadores de transporte multimodal competentes, de inversiones del sector privado y promover grandes operadores de transporte que ofrezcan servicios muy completos de transporte interior. Además utilizar la infraestructura existente con mas intensidad y eficacia y cuando convenga, invertir en nuevas infraestructuras en materia ferroviaria que permitan utilizar contenedores. Finalmente en cada país, la administración debe suprimir los controles que regulan el transporte interior de las mercancías, autorizar el transporte por carretera bajo control aduanero, el despacho de las mercaderías en los locales del importador y suprimir las fianzas y garantías que se exigen por los contenedores, modificar o revisar la legislación de aduanas y simplificar los trámites aduaneros.
En cuanto a las primas de seguro, en muchos países en desarrollo, el régimen jurídico que regula el transporte multimodal es complejo y confuso y origina grandes dificultades prácticas para atribuir responsabilidades. Esto ha llevado a costo de primas altos, muchos operadores de transporte no asumen ninguna responsabilidad y el transporte se efectúa por cuenta y riesgo del cargador. Ante esto, el informe propone mejorar la seguridad de la carga durante el tránsito, identificando los riesgos posibles e imponiendo procedimientos y normas mas severas para garantizar la seguridad de la carga; mejorar el diseño y fabricación de embalajes, establecer sistemas mejores de vigilancia y seguimiento de la carga, actualizar y revisar los regímenes de responsabilidad para todos los modos de transporte con el fin de garantizar el puerta a puerta.

Costos

En cuanto a los costos suplementarios, que incluyen pago de demoras elevadas por retrasos ocasionados a los contenedores y los vehículos de transporte, gastos elevados por la devolución de los contenedores vacíos a otros puntos, gastos suplementarios de almacenaje, de documentación, de fianzas de aduanas y de garantías o depósitos por la utilización de los equipos, así como de sumas extracontractuales, todo lo que lleva a incrementar el costo de transporte y lo que es peor hace difícil calcular de antemano ese costo.
El estudio plantea como soluciones, mejorar la frecuencia, utilización y fiabilidad del transporte interior, mejorar la cooperación entre las distintas partes que intervienen en el transporte con sistemas de comunicación y flujos de información mejores, habilitar instalaciones para guardar los vacíos hasta su puesta en circulación nuevamente, en estaciones situadas en el interior del país de destino. Además, mejorar los sistemas de documentación reduciendo drásticamente el número y la complejidad de los documentos y trámites, introducir el EDI y utilizar más los sistemas de datos informatizados, derogar o modificar disposiciones legales aduaneras documentales y de otro tipo, a fin de eliminar posibilidades de que empleados corruptos exijan la entrega de sumas extracontractuales, pagar salarios adecuados a los empleados del sector publico, así como incentivar la eficacia en vez de financiar la ineficiencia.
En cuanto al costo del tiempo de tránsito, el estudio señala que se deben desarrollar empresas de transporte de tercera parte, es decir compañías que se encarguen de toda la operación de transporte en el país y el exterior y programen los envíos. Asimismo, desarrollar operaciones multimodales, introducir sistemas de logística y mejorar la gestión de distribución física.
Se menciona también que se dan casos de demora en el pago o sanciones por retrasos en la entrega de la carga. Para evitarlo debe mejorarse la regularidad del transporte y reducir el tiempo de tránsito, simplificarse la documentación, alentar el transporte multimodal -en el cual se designa en la carta de crédito el lugar del interior del país como punto de embarque- invocar los usos y reglas uniformes relativos a créditos documentarios de la CCI y utilizar los Incoterms adecuados, así como examinar nuevas estrategias de distribución como ser mantener existencias estratégicas en el país de importación.
Referido al tema de costos de transporte específicamente, el estudio de Naciones Unidas señala finalmente: **"se ha indicado que los costos de transporte absorben una gran parte de los ingresos de exportación de los países en desarrollo y que la relación entre las tarifas de fletes con el valor del producto, es más elevada tratándose de los países en desarrollo con respecto a los productos de otros orígenes que llegan a los mismos mercados de importación"**. También se ha sugerido que estos costos representan un obstáculo mayor que los aranceles de nación más favorecida. Resolver estas cuestiones de costos asociados al transporte no solo generarán un efecto positivo sobre la utilidad del comercio existente sino que debe revelar una demanda latente para nuevas actividades comerciales actualmente inhibidas. ■

Los Mascarones de Proa

Ningún armador de otros tiempos hubieran concebido, ni aún cuando se les podría bajar el precio, que su buque no ostentara en su proa los adornos que seguían a su proa, ni el mascaron más o menos airoso, bello, significativo, bajo el cual bendecian a la nave y que durante la botadura era lo último del buque que entraba al agua y que al alejarse, miraba a los presentes como indicándoles que el buque comenzaba a vivir su vida, inquieta, azarosa y aventurera. En esta época ello representa arte, tradición y poesía, lo que va en contra de la economía y la velocidad.

El origen del mascarón de proa es antiguo y nebuloso. De origen pagano, se convirtió con los siglos en religioso o político, aunque siempre artístico. En un principio representaba a los dioses del mar o de la guerra, figuras de animales puestas en la proa para preservar a los buques y a sus tripulantes de todo mal conocido o no, pero no por ello menos temido, ya que hace dos mil o tres mil años el mar era el fin de las cosas y para adentrarse en él había que encomendarse a todos los seres divinos y sagrados (cosa que aún hoy muchos hacen).

Los fenicios, según piedras halladas en Sidón, tenían en la proa de sus buques la cabeza de un animal de aspecto ambiguo y largo cuello curvo como el de los cisnes. Los griegos en cambio, no se distinguieron por los mascarones aunque grababan y pintaban en la proa el signo o señal - "parasema"- de una determinada divinidad protectora o animal amigo para distinguirla de otros buques. Se dice que cuando el brillante poeta Ovidio, gran amigo de Horacio y Virgilio y protegido de Augusto cayó en desgracia, la nave que lo condujo al destierro tenía a Minerva como diosa tutelar y su **"parasema"** era un yelmo. El del vaso a cuyo bordo fue llevado San Pablo desde Malta a Siracusa, representaba a Cástor y Pólux; mientras que el de la nave que sirvió para el rapto de Europa, era una cabeza de toro. Precisamente el parasema, fue el signo que más adelante se llamó mascarón de proa.

Los egipcios tenían en los mascarones de sus embarcaciones de recreo del Nilo, un loto y en las de guerra una cabeza de león. Además se pudo comprobar que en las tumbas enterraban con el difunto pequeñas naves funerarias talladas y que hoy permiten contemplar en sus rodas, cabezas de gamo, armoniosas volutas y en alguna, una cabeza de toro.

También se podían apreciar las volutas y cabezas de dragón de los normandos y las sierpes y animales fabulosos pintados y esculpidos en las rodas de las embarcaciones de la Edad Media, que las defendían contra los temporales, los enemigos y demás calamidades que reinaban en el mar en aquellos siglos de leyenda.

Con el paso del tiempo fueron las galeras de alta categoría las dotadas de mascarón. Por ejemplo la real de Don Juan de Austria.Luego aparecen el galeón y el navío aunque carecían de mascarones apreciables. Los castilletes fueron creciendo en tamaño a medida que aumentaba el tonelaje de los navíos y el tajamar y la roda baja seguían sin decorarse pues aquella parte del buque era arma de guerra y persistía gozando de la antipatía de los caballeros, habitantes de la popa sobre la que se alzaba cada vez más altivos y fastuosos los ricos alcázares de dorados balconajes. Esto fue hasta que ingleses y holandeses inventaron la táctica de guerra en base al aumento de la velocidad, construyendo los navíos elevando la proa y llegando hasta la supresión del castillo. Es precisamente el siglo XVII que marca el surgir con arrogancia de los mascarones de proa. En un principio eran de figuras de monstruos y animales tallados al estilo de los que se ven en gárgolas y capiteles de los templos y monasterios. España e Italia entre otros, tenían mascarones del santo patrón del buque. Como en un principio los Estados carecían de escuadra propia se contrataban buques que habían sido bautizados con fines pacíficos y mercantiles; no resulta extraño que buques de guerra tuvieran mascarones nada bélicos como **"Esperanza"**, **"Virgen del Río"** o **"La Concordia"**. Luego aparecieron en otros países nombres paganos con algunos mascarones que causaron escándalo como el **"Diablo de Delfos"**, en Holanda. En la época de Luis XIV eran esculpidos y dorados recargadamente. Los buques que comenzaron a ser bautizados con nombres de héroes o diosas paganas terminaron teniendo en su proa a ninfas policromadas. Probables gestiones de Colbert, obligaron a la uniformidad del león coronado como mascaron de los buques de la armada francesa, medida observada por otros países, especialmente España.

Durante el último tercio del siglo XVIII, la libertad y diversidad de estilos en los mascarones de buques mercantes fue grande: escudos, figuras de héroes, santos, mujeres y animales raros.

Con la revolución francesa aparecieron mascarones que representaban a buques como **"La Liberté"**, **"Le Marat"** o **"La Fraternite"**, costumbre que cambio con el Consultado y el Imperio donde vuelven a aparecer personajes de la antigüedad y la mitología.

En el ultimo tercio de ese siglo, el mascarón se asemeja a una continuación obligada y feliz de la misma línea del buque. De esa época es **"Dama vestida de rojo"**, representación de una mujer de una perfección escultórica tan emocionante, que al contemplarla nos parece sentir el soplo del viento que acaricia echando atrás, su rojo vestido.

Pero es con los buques mercantes que comienza el auge del verdadero mascarón moderno, a partir de Carlos III. La transformación de la roda y del tajamar, generó los **"mascarones dieciochescos"**, los mas bellos, poéticos y evocadores y los últimos de la historia del mar. Además de los mascarones románticos, eran frecuentes las águilas u otros pájaros y otros animales en actividad rampante, ángeles y demás figuras celestiales y el escudo de la ciudad de matricula del buque.

De los mascarones románticos queda sólo algún ejemplar de cada tipo. Si bien eran esculpidos en buena madera. la injuria del tiempo dio cuenta de los mismos. Afortunadamente algunos llegaron a nuestros días, sirviendo para enseña de tabernas y almacenes, otros porque representaron algo en el corazón de los armadores y los menos porque fueron adquiridos por personas de gusto selecto. Un ejemplo de ese valor cercano lo tenemos en el **"Blanca Aurora"** que fue aparejada de fragata y vendida en 1882 para ser traída a Buenos Aires, pero su capitán y armador Sebastián Parés puso por condición para realizar la venta que se le entregase el mascarón que el navío portaba.

BUQUES DESTACADOS DE LA INDUSTRIA NAVAL



EL TARIM ES UN VERY LARGE CRUDE CARRIER (VLCC) DE 300.000 DWT. TIENE 328 mts. DE ESLORA Y FUE ENTREGADO POR HITACHI EN SETIEMBRE DE 1993



EL SINGUPAR BAY, ES UNO DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES MAS GRANDES EN LA CATEGORIA PANAMAX. TIENE UNA ESLORA DE 292 mts. Y UNA CAPACIDAD DE 4.038 T EUS. FUE CONSTRUIDO POR NAMURA SHIP EN MAYO DE 1993